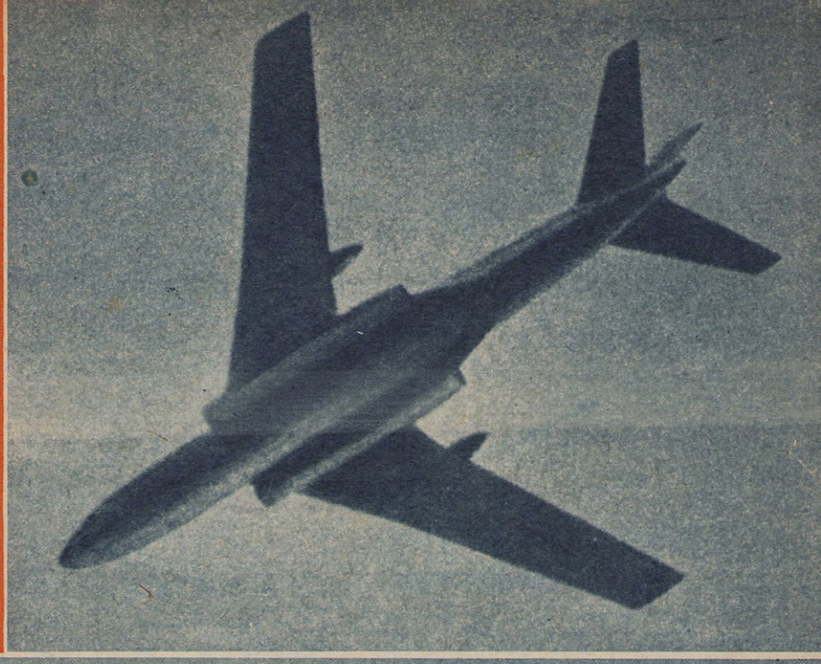
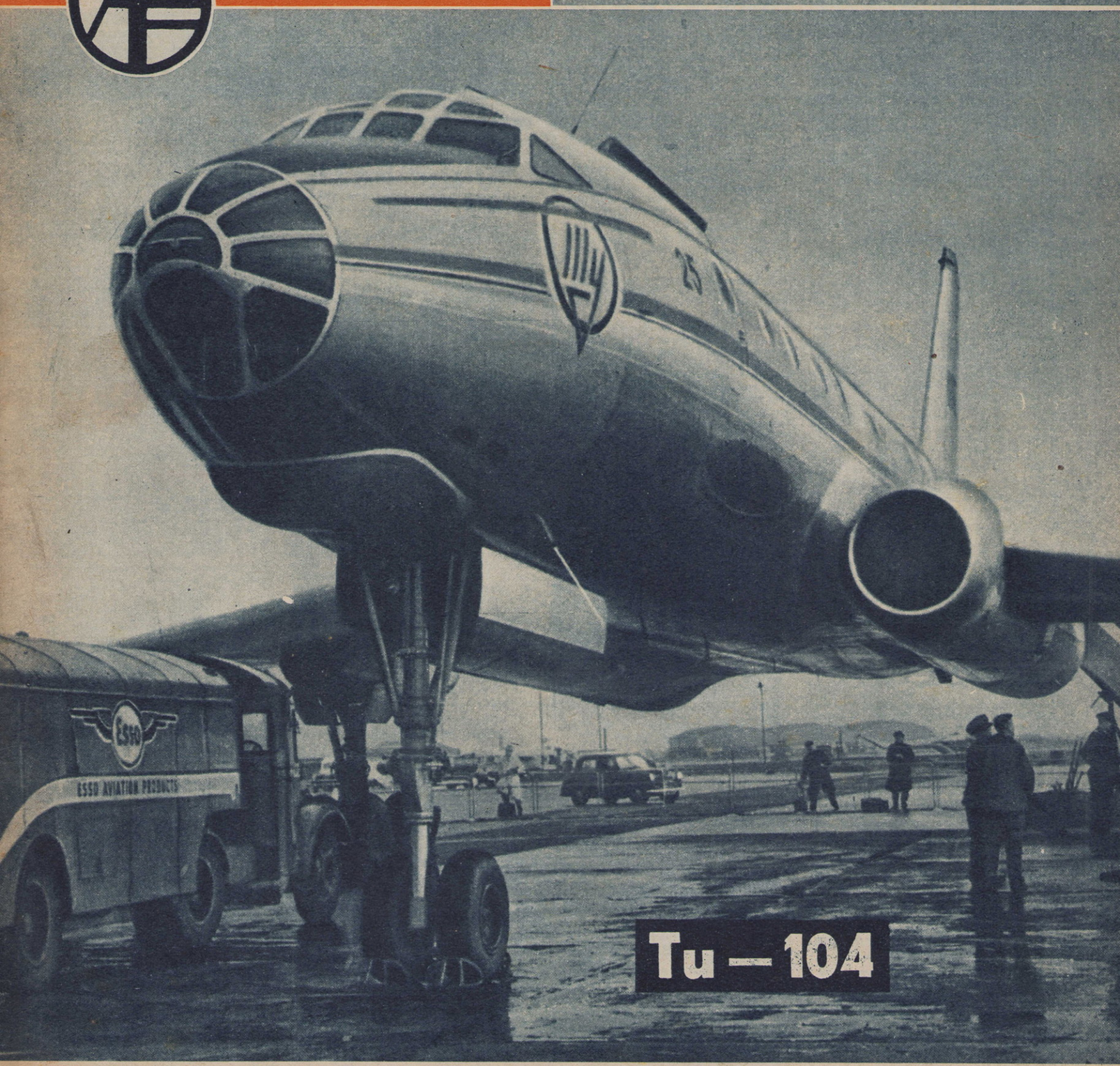
Skrzydlata POLSKA





Tu — 104

Nr 19 (253) • 6 MAJA 1956 R • ROK WYDANIA XII • CENA 70 GR

NA STARCIE

NA ostatniej, VIII sesji Sejmu w czasie dyskusji nad exposé Prezesa Rady Ministrów Józefa Cyrankiewicza, jeden z posłów z województwa stalinogrodzkiego R. Nieszporek — wypowiedział m. in. mniej więcej takie zdanie: Produkujemy już samoloty odrzutowe, a nie możemy jakoś stworzyć zamiatarki mechanicznej i wciąż jeszcze ludzie zamiatają miotłami ulice, jak to było przed laty. Był to na sesji bodajże jedyny (a przynajmniej jeden z nielicznych) głos „lotniczy", nie wypowiedziany bynajmniej z racji referowania spraw naszego lotnictwa cywilnego, o których — wydaje mi się — trzeba by też w Sejmie coś nie coś powiedzieć. Prawdopodobnie jednak żaden z posłów nie reprezentuje środowiska lotniczego i nie zajmuje się lotnictwem cywilnym, nie zabiera więc w tej sprawie głosu. Wynika stąd konieczność zainteresowania niektórych posłów w terenie problemami lotnictwa cywilnego i sportowego, aby mogli oni również mówić o naszych lotniczych sprawach, które czasem bolą i jakoś nie mogą być nieraz załatwione zadowalająco na szczeblu centralnych instytucji lotniczych.

Jednym z takich problemów jest niewątpliwie sprawa postępu technicznego lotnictwa sportowego. Parafrazując zdanie posła Nieszporka można powiedzieć, że produkujemy samoloty odrzutowe, które są naszą chlubą i dumą, a nie możemy jakoś stworzyć i dostarczyć naszym aeroklubom dobrych, własnych, nowoczesnych samolotów sportowych. Nasi piloci wciąż jeszcze latają na wysłużonych „Kukuruźnikach" (jestem dla nich z pełnym uznaniem) — maszynach co prawda dobrych i wszechstronnych, ale wybaczcie — wcale nienowoczesnych i nie zaspokajających już obecnie wszystkich naszych potrzeb. Marzymy dziś o jakimś przyzwoitym sportowym samolocie tłokowym, podczas kiedy w wielu krajach piloci aeroklubów dysponują już sportowymi samolotami odrzutowymi. W szybownictwie na przykład mamy sprzęt dobrej klasy, konkurujący na tym odcinku z powodzeniem z zagranicą. A w lotnictwie samolotowym co? Trudno nawet teraz obliczyć o ile lat jesteśmy w tyle za innymi krajami.

Abyśmy mogli posiadać dobre samoloty sportowe, które zadowoliłyby nas w pełni powinniśmy budować możliwie jak najwięcej prototypów. Ale z drugiej strony — kto ma to robić? Praktyka ostatnich lat wykazała, że Instytut Lotnictwa nie jest w stanie tym zadaniom podołać. Było kiedyś LWD w Łodzi, które dawało nam różne prototypy i niewielkie serie maszyn sportowych. Działalność tej placówki była wielce pożyteczna, ale cóż — uległa ona likwidacji. Uznano ją za zbędną. A przecież taki „Szpak-4T" był wcale nienajgorszy (choć nienajnowocześniejszy) jako maszyna turystyczna, która mogła służyć z powodzeniem do dziś dla tzw. lotów spacerowych w klubach. Od tego czasu — trzeba to sobie otwarcie powiedzieć — zaczęły się dni klęski naszego sportu samolotowego. Kilka „Junaków" nie uczyniło wcale wiosny. Mamy do nich przecież różne pretensje. Różnorodny sprzęt niejednolitej klasy, a przy tym w niewielkiej ilości nie może sprzyjać rozwojowi tej przodującej ongiś u nas dziedziny sportu lotniczego.

Dlatego też wydaje mi się, że liczne dyskusje prowadzone wśród działaczy na temat ruszenia z martwego punktu lotnictwa samolotowego i rozwinięcia jego wyczynu są zbyt jednostronne. Dotyczą one zazwyczaj spraw organizacyjnych (które są stosunkowo nie tak trudne do przeprowadzenia), a w małym tylko stopniu sprzętu. Rada Samolotowa APRL i Wydział Samolotowy ZG LPŻ mają teraz niemało kłopotu z II Mistrzostwami. Na jakim sprzęcie je przeprowadzić? Wypada znów na „staruszkach" PO-2. Ale co to będą za Mistrzostwa? Kiedy więc w końcu doczekamy się Mistrzostw Samolotowych Polski z prawdziwego zdarzenia? Nie wiem czy tak łatwo można teraz na to pytanie odpowiedzieć.

Dlatego uważam, że skoro stać nas na dobre odrzutowce i dobre szybowce, to chyba nic nie stoi na przeszkodzie, aby produkować równie udane samoloty sportowe, które będą odpowiadać aktualnym potrzebom aeroklubów, zgodnie ze współczesnymi wymogami postępu technicznego w lotnictwie. Ten problem winien też znajdować się obecnie — moim zdaniem — w centrum uwagi władz naszego lotnictwa cywilnego, jako najbardziej palący. Czas już najwyższy zabrać się do odrabiania zaległości w tej dziedzinie.

IKARUS

Goście z Holandii na lotnisku Okęcie w Warszawie.

KOMUNIKACJA LOTNICZA AMSTERDAM—WARSZAWA

W wyniku podpisania umowy między PLL „Lot" a holenderskim przedsiębiorstwem lotniczym „KLM" o generalnym przedstawicielstwie i wzajemnej obsłudze, 24 kwietnia br. wylądował na Okęciu w Warszawie pierwszy czterosilnikowy samolot pasażerski typu DC-4 holenderskich linii lotniczych. Był to początek regularnej komunikacji lotniczej między Amsterdamem a Warszawą. Samoloty pasażerskie na tej trasie będą kursować dwa razy w tygodniu.

Pierwszymi pasażerami, którzy przybyli do Warszawy byli: burmistrz Amsterdamu — A. J. d'Ailly, przedstawiciel holenderskiego Ministerstwa Spraw Zagranicznych — Th. H. de Meester, wiceprezydent „KLM" — F. von Balluseck, radca prawny „KLM" — H. Mees, przedstawiciel rady nadzorczej „KLM" — H. Ch. van Ede oraz reprezentanci przemysłu holenderskiego, prasy i inni. W ciągu dwudniowego pobytu w stolicy goście zwiedzili nowe dzielnice mieszkaniowe, zabytki historyczne, muzea, operę — gdzie oglądali balet „Jezioro łabędzie" oraz Pałac Kultury i Nauki. Byli także na przyjęciu wydanym z okazji ich przybycia u zastępcy przewodniczącego Stołecznej Rady Narodowej — S. Harasimowskiego. Przed odlotem do Holandii każdy z członków delegacji otrzymał album zdjęć Warszawy wykonanych w czasie ich pobytu. Był to upominek dyrekcji PLL „Lot".

Wszyscy goście byli bardzo zadowoleni z pobytu w Warszawie. Burmistrz Amsterdamu pan d'Ailly w rozmowie ze „Skrzydlatą" porównując obydwa miasta powiedział m. in.: — „Przede wszystkim zasadniczą różnicą, która rzuca się w oczy jest to, że Warszawa jest miastem zniszczonym, lecz tętniącym w tej chwili odbudową. A poza tym... w Amsterdamie jest więcej kanałów niż ulic, czego nie ma w waszej stolicy. Duże wrażenie zrobił na mnie teren byłego ghetta. W czasie okupacji hitlerowskiej u nas także było ghetto, w którym ze 100 tysięcy Żydów ocalało zaledwie 8 tysięcy.

— Jakie korzyści widzi pan w nawiązaniu łączności lotniczej z Polską?

— Nie mówiąc już o niewątpliwych korzyściach jakie będą płynęły z tego faktu dla naszych miast i krajów, połączenie lotnicze umożliwi w większym stopniu niż dotychczas szerszą współpracę i wymianę z innymi krajami zachodniej Europy, a także i Ameryki.

— A kiedy w Amsterdamie zostanie uruchomiona komunikacja śmigłowcowa?

— W Holandii nie ma krajowych linii lotniczych z powodu niewielkich odległości. Sprawa transportu jest jednak dobrze rozwiązana ze względu na znaczną szybkość pociągów i wysoki stopień motoryzacji. Śmigłowców na razie nie mamy zamiaru wprowadzać do komunikacji właśnie z tych powodów, mimo, że mogą one być gdzie indziej opłacalne.

Od pana F. von Balluseck'a wiceprezydenta „KLM" dowiedzieliśmy się, że wywozi z Warszawy dużo miłych wrażeń.

— Prasa holenderska — mówił — nie daje pełnego wyobrażenia o waszej stolicy. Spodziewałem się zastać Warszawę zupełnie zniszczoną a zobaczyłem miasto o pięknych dzielnicach, ogromnej żywotności i dużym entuzjaźmie ludzi. Zaobserwowałem, że mimo tych zniszczeń i cierpień wojennych zdołaliście utrzymać wysoki stopień kultury. Byłem przyjemnie zdziwiony dużą ilością młodzieży w muzeach i w operze. Wydaje mi się, że znacznie więcej interesujecie się sztuką niż ludzie w Holandii. A braki? I myśmy je przeżywali w latach 1946—48. Na pewno i wy je przezwyciężycie.

— Co pan sądzi o działalności Polskich Linii Lotniczych „Lot"?

— Bardziej bym ją rozszerzył. Poza tym nic nie trzeba zmieniać. Ważne jest to abyśmy mogli dobrze obsłużyć dwie strefy. Aby na tym polu coś zdziałać musimy darzyć się nawzajem dużym zaufaniem, często odwiedzać i dobrze poznać.

Dziękując miłym rozmówcom za parę chwil przyjemnej pogawędki życzę im częstszych z nami spotkań, pozdrawiając lotniczym „happy landing"

Star.

SAMOLOT KLM

Na zdjęciu samolot pasażerski Douglas DC-4 „Latający Holender", którego przylot do Warszawy otworzył nową linię zagraniczną. Samolot tego typu zabiera 44 pasażerów i 5 osób załogi oraz rozwija prędkość max. 448 km/h.

KOSS i SKATULSKA

rekordzistami świata w spadochroniarstwie

FAI zatwierdziła ostatnio następujące wyczyny jako rekordy świata:

W SPORCIE SAMOLOTOWYM

Pędkość na zatwierdzonej trasie przelotu Londyn — Kair. Pilot Peter Hillwood (Anglia) i nawigator D. A. Watson (Anglia) na samolocie English Electric Canberra MK-8 w dniu 16 lutego 1956 r. uzyskał średnią prędkość lotu **888,054 km/h.**

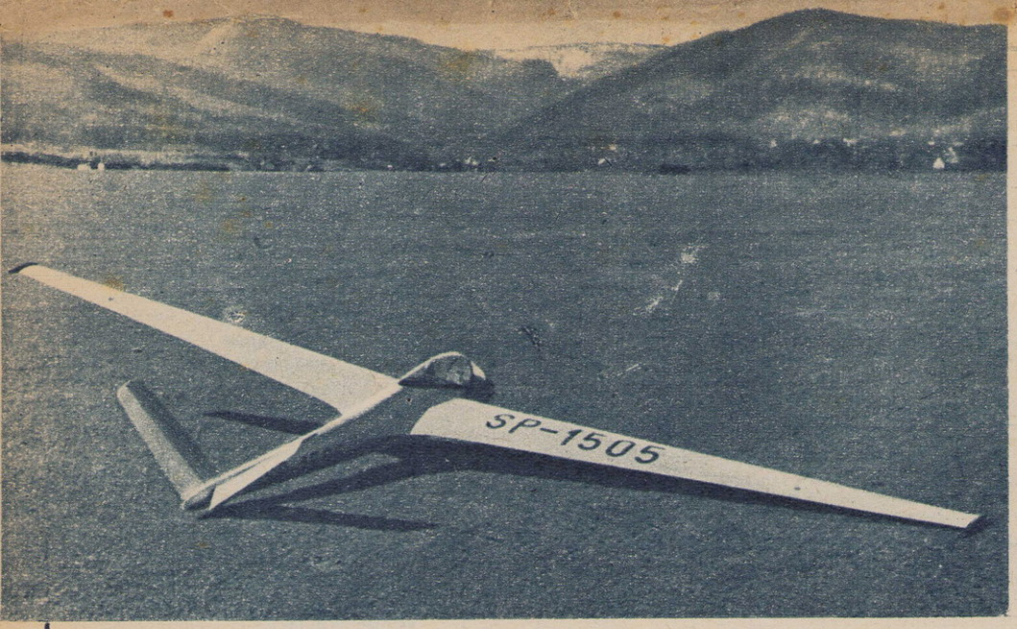
W SPADOCHRONIARSTWIE

Rekord skoku na celność lądowania (w dzień) z opóźnionym otwarciem spadochronu z wysokości 1 000 m wykonał **JERZY KOSS (POLSKA)** na lotnisku Gocław w dniu 12.X.1955 r. uzyskując średnią odległość od środka koła **9,51 m.**

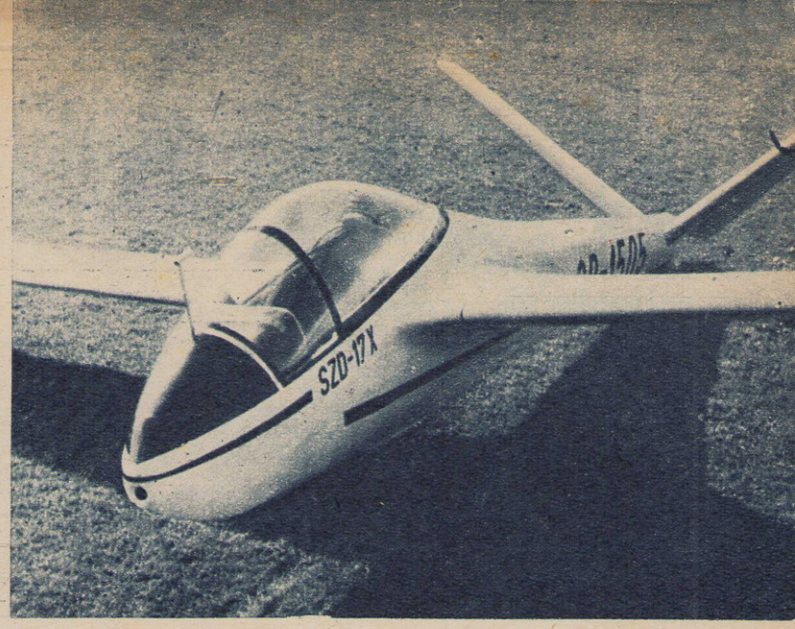
Rekord kobiecy w skoku na celność lądowania z opóźnionym otwarciem spadochronu, z wysokości 1 000 m (w dzień) ustanowiła **ROMANA SKATULSKA (POLSKA)** — na lotnisku Gocław w dniu 10 września 1955 r. uzyskując średnią odległość od środka koła **39,60 m.**

CZECHOSŁOWACY NIE STARTUJĄ W MIROSŁAWICACH

JAK nas poinformowano w ZG LPŻ, reprezentacyjna ekipa szybowników Czechosłowacji nie weźmie udziału w III Szybowcowych Mistrzostwach Polski w Mirosławicach. Również spadochroniarze polscy nie wyjadą do Czechosłowacji na wspólny trening ze skoczkami SVAZARM-u, który miał się odbyć w drugiej połowie czerwca br.



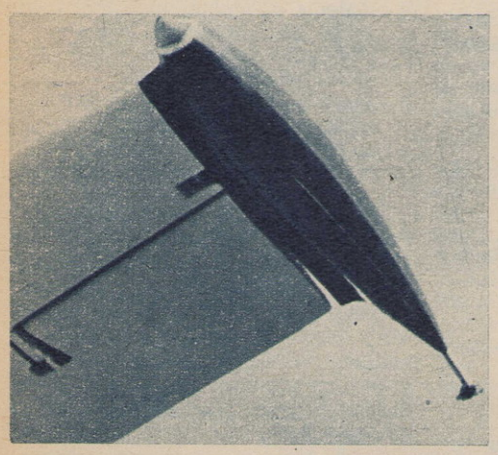
Z daleka



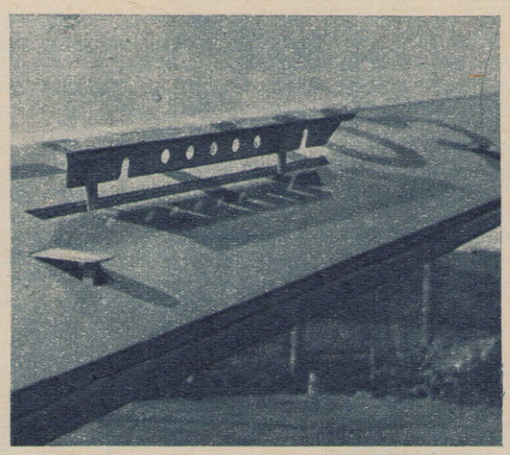
...i z bliska.

POZNAJEMY „JASKÓŁKĘ L"

ZDJĘCIA: B. BRACHACKA
TEKSTY: A. ZIENTEK

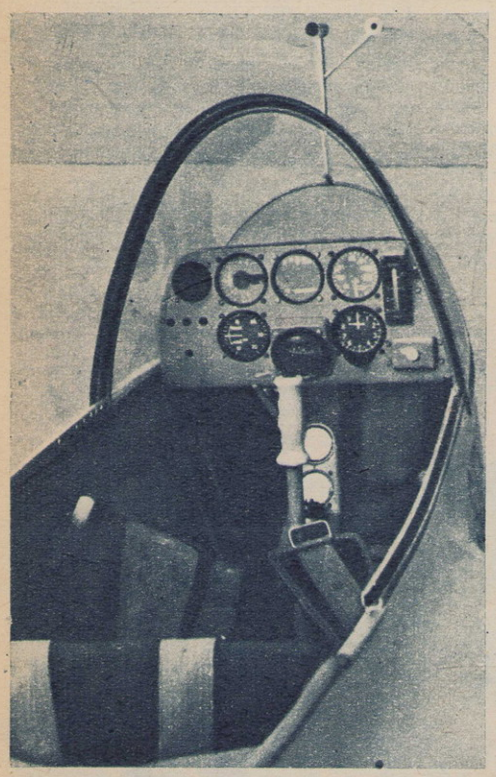


Odrzucany zbiornik? Nie, to ostatni krzyk mody szybowcowej — kroplowe zakończenie skrzydła. Z przodu światełko pozycyjne, z tyłu miotełka inst. odgromowej. Czy nie bojowo?



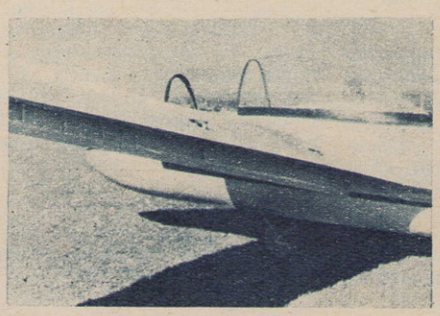
„Jeśli nie chcesz mojej zguby, krokodyla daj mi luby" — orzekli piloci kadry. A oto rezultat: klapa krokodylowa szybowca laminarnego „Jaskółka „L" w położeniu wysuniętym.

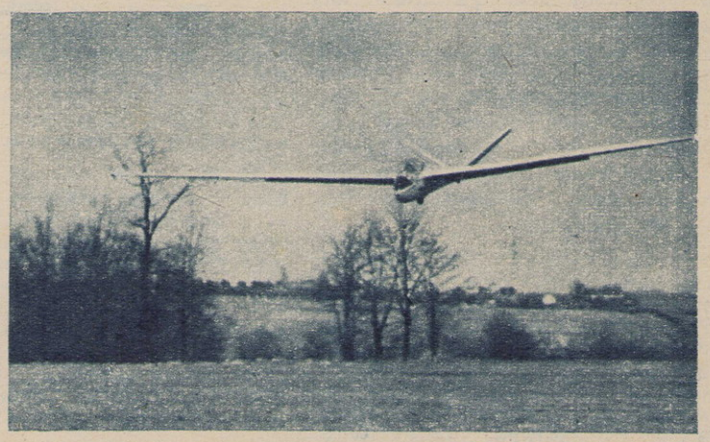
„Zamiast trzech powierzchni usterzenia wystarczą dwie" — powiedzieli konstruktorzy i wyposażyli „Jaskółkę „L" w usterzenie motylkowe. Warto tu przypomnieć, że usterzenie to zostało po raz pierwszy zastosowane przez Polaka inż. Rudlickiego



Siedem przyrządów pomoże pilotowi lecieć daleko i szybko, a przede wszystkim bezbłędnie. Rzecz jasna nie brak wariometru energii całkowitej (dyszka z charakterystyczną „gałązką") i aparatu tlenowego, który umieszczono na podłodze szybowca, przed drążkiem. „Elektrownia" zakrętomierza zawiera nie jedną, lecz dwie bateryjki (pod prostokątną klapką z prawej strony tablicy). Lecz... czy nie intrygują Was puste otwory z lewej strony tablicy? Naszym zawodnikom ten szczegół spędza sen z powiek, jest to bowiem miejsce na urządzenia radiowe. Dlaczego puste? Bo radia jak nie ma tak nie ma. Ale będzie.

I jeszcze jedna nowość: blaszane hamulce aerodynamiczne.





Próby fabryczne nowych szybowców objęły nawet lądowanie w terenie przygodnym — oczywiście z klapami.

Przy starcie na kółku wysuniętym, szybowiec pochyla się w przód pod wpływem ciągu liny. Skrzydło ustawione pod mniejszym kątem natarcia stawia mniejszy opór. Rozbieg będzie łatwiejszy.

●

Na tym kończymy pierwszą znajomość z „Jaskółką-L", zapowiadając jednocześnie dalsze materiały o tym najnowszym naszym szybowcu.

Z OBRAD

LOTNICZEJ KOMISJI HISTORYCZNEJ AEROKLUBU PRL

ROMUALD FLACH
Sekretarz Lotniczej Komisji Historycznej APRL

NIEDZIELNY poranek 15 kwietnia niósł ze sobą świeży powiew wiosny. Co prawda, nad Warszawą niebo było zachmurzone i „groziło" każdej chwili zapowiadanym przez PIHM deszczem, to jednak liczni pasażerowie — wysiadający na placu Dzierżyńskiego z krzyżujących się tu wieloma liniami tramwajów — podążali do gmachu Arsenału z oznakami niecodziennego podniecenia. Każdy z nich miał w kieszeni lub portfelu, czy też trzymał w ręce kartkę, na której widniały słowa: „Zapraszam Obywatela na pierwsze zebranie organizacyjne Lotniczej Komisji Historycznej Aeroklubu PRL, które..." miało się właśnie odbyć w tym dniu w sali ZG LPŻ w Arsenale przy ul. Długiej 52. Prezes Aeroklubu PRL zapraszał na nie seniorów i działaczy lotnictwa polskiego.

Na krótko przed godziną 10.00 sala obrad zaczęła się napełniać ludźmi, którzy umiłowali lotnictwo i wiele lat pracy poświęcili nad jego rozwojem w Polsce. Wielu z nich, wybitnych fachowców i zasłużonych pionierów odsuniętych zostało w ostatnich kilku latach od pracy w lotnictwie, znajdując się poza nawiasem środowiska lotniczego. Nic też dziwnego, że tu na sali spotkali się z radością po wielu latach.

Zasłużony konstruktor samolotów mgr inż. Ryszard Bartel witał ze wzruszeniem jednego z najstarszych polskich instruktorów szybowcowych w Polsce — Piotra Mynarskiego. Sędziwy inż. Jan Nagórski, który jako pierwszy w świecie dokonywał lotów polarnych, ściskał serdecznie dłoń prof. Mieczysława Pietraszka, znanego działacza lotniczego i byłego dyrektora Departamentu Lotnictwa Cywilnego MK. Nasi najlepsi baloniarze inż. Zbigniew Burzyński, Franciszek Hynek, prof. inż. Franciszek Janik i Władysław Wysocki przypominali sobie zwycięskie loty w międzynarodowych zawodach o puchar Gordon-Bennetta. Wielokrotny milioner powietrzny Klemens Długaszewski przysiadł się do Stanisława Płończyńskiego, który przyniósł wiele chluby naszej Ojczyźnie, odnosząc cenne zwycięstwa w międzynarodowych zawodach lotniczych — tzw. Challenge'u.

W sali robiło się coraz gwarniej. Przybywali wciąż nowi goście. Następowały coraz to nowe spotkania. Przyjechał Bohdan Arct, władający swoim lotniczym piórem równie sprawnie, jak samolotem myśliwskim w czasie ostatniej wojny nad wyspami brytyjskimi. Maria Kann, Maria Wardasówna, Lucyna Wasilewska i Wiesława Kozierska reprezentowały na zebraniu lotniczy ród niewieści. Obecni byli także przedstawiciele Dowództwa Wojsk Lotniczych, ZG LPŻ, Instytutu Lotnictwa oraz niektórzy pracownicy innych instytucji lotniczych. Zabrakło tylko władz naczelnych Zarządu Lotnictwa Cywilnego, którzy mimo zaproszenia na zebranie nie przybyli.

Obrady otworzył prezes Aeroklubu PRL gen. brygady Józef Turski witając licznie zebranych na sali uczestników. Wskazując na konieczność wzmożenia popularyzacji naszych pięknych tradycji lotniczych, na potrzebę stworzenia monografii pionierów naszego lotnictwa, aby młodzież polska mogła poznać zdobycze minionych lat w tej dziedzinie, prezes Aeroklubu PRL stwierdził w swym krótkim przemówieniu, że Lotnicza Komisja Historyczna, którą powołuje się do życia, ma wdzięczne pole do działania.

Lotnicza Komisja Historyczna Aeroklubu PRL — jak mówi o tym regulamin pracy LKH, zatwierdzony tymczasowo przez zebranych — posiada społeczny charakter działalności. Skupia zasłużonych w rozwoju lotnictwa w Polsce działaczy i pracowników oraz miłośników historii lotnictwa, opierając się w pracy na szerokiej, twórczej inicjatywie i aktywności swych członków.

Zadania jakie stawia przed sobą Komisja można streścić krótko: utrwalanie pięknych tradycji lotnictwa polskiego. W tym celu LKH będzie: opracowywać i prowadzić bieżąco kronikę lotnictwa polskiego, prowadzić — w oparciu o naukę marksizmu-leninizmu — badania jego poszczególnych okresów, gromadzić wszelkiego rodzaju materiały historyczne, współdziałać z zainteresowanymi organizacjami i instytucjami lotniczymi (LPŻ, ZLC, DWL i inne) w organizowaniu wystaw, pokazów, odczytów i szkolenia w zakresie tematyki lotniczo-historycznej. Lotnicza Komisja Historyczna będzie także utrzymywać pieczę nad muzeum lotnictwa i prowadzić rejestr historycznych eksponatów lotniczych. Trudno tu omówić wyczerpująco wszystkie zadania, jakie stawia przed sobą Komisja. Będzie to niewątpliwie tematem niejednego jeszcze artykułu.

W toku dyskusji nad regulaminem wyłoniono potrzebę współpracy z Komisją Historii Techniki Polskiej Akademii Nauk, a na wniosek inż. Witolda Rychtera postanowiono utworzyć także sekcję redakcyjno-wydawniczą, powierzając jej kierownictwo red. Jerzemu R. Koniecznemu. Redaktor Trepka wskazał również na konieczność współpracy LKH z Polskim Towarzystwem Astronautycznym.

Struktura organizacyjna LKH przewiduje, że plenarne zebrania odbywać się będą raz do roku, na których wybiera się prezydium w następującym składzie: przewodniczący, pięciu wiceprzewodniczących, sekretarza i jego zastępcę oraz czterech członków. Prezydium kieruje działalnością LKH w okresie pomiędzy zebraniami plenarnymi, zatwierdza wyniki prac poszczególnych sekcji oraz przedstawia wszelkie wnioski Zarządowi Aeroklubu PRL i innym zainteresowanym instytucjom.

LKH podzielona jest na następujące sekcje: sportu lotniczego, lotnictwa komunikacyjnego i specjalnego, lotnictwa wojskowego, techniki i przemysłu lotniczego oraz redakcyjno-wydawniczą. Dla zwiększenia operatywności w pracy, sekcje dzieli się na grupy specjalnościowe (np. małego lotnictwa, spadochroniarstwa, szybownictwa, sportu samolotowego, lotnictwa sanitarnego, konstrukcji szybowcowych, samolotowych, śmigłowcowych itp.). Pracą każdej sekcji kieruje jeden z wiceprzewodniczących. Całokształt prac LKH koordynuje przewodniczący.

W skład poszczególnych sekcji powołano wielu dawnych i obecnych działaczy lotniczych, którzy zgodnie ze swoimi zainteresowaniami współpracować będą w odtwarzaniu historii naszego lotnictwa.

Zebranie zaleciło poza tym, aby przy radach aeroklubów terenowych powstały — w ramach sekcji organizacyjno-propagandowych — grupy historyczne, których celem będzie zajmowanie się historią aeroklubów i szkół oraz skupianie zasłużonych w rozwoju lotnictwa w Polsce pionierów i działaczy na swoim terenie (np. Wojciech Woyna w Łodzi, Scipio del Campo w Stalinogrodzie, Żołotow w Lublinie itp.).

W punkcie czwartym obrad znalazła swój wyraz 60-ta rocznica pierwszych wzlotów na szybowcu własnej konstrukcji Czesława Tańskiego, która przypada w czerwcu br. W tym czasie wykonał on m. in. jako pierwszy na świecie wzlot z terenu płaskiego, przelatując na „Lotni" odległość 30 m i uzyskując w tym locie 2 metry wysokości. Działalność Czesława Tańskiego stanowi w historii naszego lotnictwa piękną kartę. W związku z tym, dla upamiętnienia jego zasług i wysiłku włożonego w postęp lotnictwa w Polsce, Lotnicza Komisja Historyczna podjęła następującą uchwałę:

1. Zwrócić się do Zarządu Aeroklubu PRL o ustanowienie najwyższego w Polsce odznaczenia szybowcowego o nazwie „Medal Tańskiego", które należy nadawać każdego roku na wniosek Rady Szybowcowej Aeroklubu PRL pilotowi polskiemu legitymującemu się w danym roku największymi osiągnięciami w dziedzinie wyczynu szybowcowego. Nadawanie „Medalu Tańskiego" rozpocząć od roku 1956. W związku z powyższym Zarząd Aeroklubu PRL powinien zlecić komisji sportowej Rady Szybowcowej APRL opracowanie zasad przyznawania „Medalu Tańskiego".
2. W roku bieżącym spopularyzować we wszystkich dostępnych formach w prasie i radio działalność Czesława Tańskiego w społeczeństwie.
3. Przeprowadzić na III Szybowcowych Mistrzostwach Polski w Mirosławicach (w maju) wieczornicę poświęconą Tańskiemu.
4. Zalecić aeroklubom i szkołom lotniczym LPŻ, aby przeprowadziły pogadanki o Tańskim.
5. Zalecić modelarzom LPŻ i innym, aby budowali modele redukcyjne szybowców i samolotu konstrukcji Tańskiego.
6. Odtworzyć niektóre aparaty latające, które budował Tański i wystawić jako eksponaty stałe w Muzeum Przemysłu w PKiN.

„Sprawy różne" przewidziane w ostatnim punkcie obrad Lotniczej Komisji Historycznej stały się najbardziej ważką częścią zebrania. Tematy poruszone przez dyskutantów dotyczyły już aktualnych zagadnień naszego lotnictwa cywilnego i sportowego. Ponieważ problemy te są zbyt obszerne, omówię je w oddzielnym, następnym artykule w „Skrzydlatej".

Chociaż zebranie zostało oficjalnie zakończone, na sali trwały jeszcze długo ożywione rozmowy i dyskusje. Trudno było bowiem rozstać się ludziom spotykającym się po wielu latach. Nie ulega wątpliwości, że pierwsze zebranie Lotniczej Komisji Historycznej Aeroklubu PRL stało się zaczątkiem nowego, przełomowego okresu w naszym lotnictwie cywilnym. Wracać będziemy do niego jeszcze nie raz w rozmowach czy nawet artykułach.

Mgr inż. Jan Paczoski — redaktor naczelny „Techniki lotniczej", mgr inż. Rościsław Aleksandrowicz i Alfred Zaliński w rozmowie na sali obrad LKH. Foto: B. Koszewski — LPŻ

JUSTYN? TU FILIP

PHILIP WILLS

Anglik Philip Wills, jeden z czołowych szybowników świata, z równą wprawą włada drążkiem sterowym, jak piórem. Poniżej zamieszczamy jego opowiadanie tłumaczone przez Adama Zientka na temat przelotu, wykonanego z pomocą fali podczas Szybowcowych Mistrzostw Świata w Camphill w roku 1954. Pojawienie się fali w lipcu było pewnego rodzaju fenomenem meteorologicznym, tote na 40 zawodników zaledwie dwaj zorientowali się właściwie w sytuacji i potrafili ją wykorzystać, dystansując poważnie wszystkich pozostałych konkurentów. W czasie przelotu Wills utrzymywał stałą łączność radiową ze swoją ekipą transportową.
REDAKCJA

POGODA była paskudna. Pod szarym, jednostajnym niebem gnały na wschód nieregularne kłaki niskich chmur, pędzone wiatrem, którego porywy dochodziły do 50 km/h. Ostatecznie można było utrzymać się w powietrzu nad zboczem i wyczekiwać sposobności do wyruszenia na przelot. Po dłuższym wahaniu otwarto wreszcie start dla szybowców dwumiejscowych, a gdy te znikły z pola widzenia — także dla 35 jednomiejscówek. W powietrzu zapanował tłok. Moja kolejka startowa nadeszła dopiero o godzinie 16.15 — właściwie zbyt późno, aby jeszcze myśleć o przelocie.

Startowaliśmy za wyciągarką. Zaraz po odczepieniu linki na wysokości około 200 m nad zboczem znalazłem się w spokojnym „ciastowatym" wznoszeniu. Choć wydawało mi się to nieprawdopodobieństwem, rozpoznałem charakter fali. Szybko uzyskałem wysokość 600 m i skierowałem się w poprzek wiatru, na północ. Zbocze opadało tu w dolinę, liczyłem więc na lokalne wzmocnienie fali nad stokiem zawietrznym. Mój „Sky", zawieszony nieruchomo nad doliną wznosił się tu spokojnie, przeciął kilka pojedyńczych strzępków ruchomych chmur i zatrzymał się dopiero na wysokości 1200 m. Wznoszenie nie sięgało wyżej.

Spóźniona pora dnia nie pozwalała mi wyczekiwać poprawy warunków. Odwróciłem się więc z wiatrem, aby zamienić wysokość na odległość i gnałem teraz naprzód z podwójną szybkością. Wkrótce pogrążyłem się w chmurach, które sięgały tu niżej. Już po kilku minutach lotu na ślepo, wskazówka wiatrometru ponownie podskoczyła na wznoszenie. Druga fala! Zawróciłem natychmiast i próbowałem ją wykorzystać, lecz — jak na złość — nie mogłem sobie dać rady z utrzymaniem się po omacku w obrębie wznoszenia. Dałem więc za wygraną i poleciałem dalej na wschód. Wkrótce wypadłem z chmur w okolicy Sheffield.

W wielkim napięciu oczekiwałem teraz objawów trzeciej fali. Ku mojej wielkiej radości, na wysokości zaledwie 660 m nad miastem, odczułem wznoszenie. To ona! Rozejrzałem się po niebie, lecz moje oko szybownika nie dostrzegło tu żadnej wskazówki, nie dojrzało bowiem nic prócz szarej, jednostajnej powłoki stratusa, który jak okiem sięgnąć rozciągał się na wszystkie strony. Pod tak nieciekawym niebem nigdy nie przypuściłbym możliwości wznoszenia. Mimo to szybowiec mój wznosił się dość szybko i wkrótce zanurzył się znów w podstawie chmury. Kiedy ziemia znikła, wskazówka wariometru podniosła się jeszcze nieco. Szara biel naokoło mnie pojaśniała, widać warstwa chmur nie była gruba i zbliżałem się do jej pułapu. Nieoczekiwanie zobaczyłem blady krążek słońca, majaczący we mgle. W chwilę później wyskoczyłem na otwartą przestrzeń i znalazłem się wśród fantastycznej scenerii chmur, jakby z innej planety.

Leciałem na północ wzdłuż osobliwego „zbocza" chmurnego o regularnym, sinusoidalnym profilu. Nade mną, na tle bezchmurnego błękitu nieba pałało pełnym blaskiem słońce, którego nie widziałem od tygodnia. Kłujący odblask jego promieni na opalizującej bieli chmur zmuszał do mrużenia oczu, co przypomniało mi rychło o potrzebie założenia okularów przeciwsłonecznych.

Przede mną, prosto jak strzelił i daleko jak okiem sięgnąć, chmury tworzyły rodzaj gigantycznej rynny, ograniczonej z boków grzbietami dwóch przeciwległych fal. Leciałem wzdłuż niej, prawym skrzydłem nieledwie głaszcząc wschodnie zbocze i stale się wznosiłem. Powierzchnia chmur zdradzała charakterystyczną strukturę puszystego welonu, właściwą tylko chmurom falowym, a tak różną od jędrnych zarysów cumulusa. Miękki szept skrzydeł rozcinających powietrze, był w tym nierealnym świecie jedynym wrażeniem, które przypominało mi o rzeczywistości. W miarę wznoszenia starałem dociec istoty tego chmurnego fenomenu, jego rozmiarów i kształtów oraz możliwości jakie stąd dla mnie wypływały. Spostrzegłem, że moja „rynna" nie była jedyną.

Wyobraźcie sobie arkusz tektury falistej, z płaską podstawą i falistą powierzchnią górną. Coś takiego, lecz w gigantycznych rozmiarach odgradzało mnie od ziemi. Grzbiety fal odległe były od siebie o około 8 km, a rozciągały się chyba na kilkaset kilometrów na północ i zaledwie około 50 km na południe. Odpowiadało to w przybliżeniu rozpiętości pasma Peninne — niewątpliwej przyczyny tego zjawiska.

Strugi wiatru, napływającego z zachodu na wschód, przenikały ten osobliwy twór, dopasowując się do niego. Miliony ton powietrza staczały się bezgłośnie po każdym zachodnim zboczu, mknęły w poprzek doliny, aby wspiąć się z powrotem na tamtym, wschodnim stoku, a potem gnały dalej, wielokrotnie powtarzając rytmiczny pląs wznoszenia i opadania. Ja zaś sunąłem spokojnie wzdłuż grzbietu, wznosząc się coraz wyżej, wyżej...

Podobnie jak przedtem z dołu, tak teraz z góry nie dostrzegłem nigdzie najmniejszej luki w warstwie chmur, choć grubość ich szacowałem zaledwie na 250 m w dolinach i prawie dwa razy tyle w grzbietach fal.

Co robić? Zdumiewającą rozległość grzbietów falowych w kierunku północnym kusiła do lotu wzdłuż jednego z nich. Można by tak z pewnością lecieć całymi godzinami. Nie opłacało się to jednak z uwagi na małą szybkość lotu z bocznym wiatrem i spóźnioną porę dnia. Mogłem co prawda od czasu do czasu, po uzyskaniu maksymalnej wysokości nad danym „zboczem" odwracać się z wiatrem i przeskakiwać na następny grzbiet, a sunąc tak na północny-wschód rychło znalazłbym się nad wybrzeżem. Po krótkim namyśle wybrałem kierunek południowo - wschodni. Wprawdzie fale nie sięgały tu tak daleko jak na północy, lecz posuwając się zygzakami obiecywałem sobie okrążyć zatokę od południa i dotrzeć w rejon Norfolku. Powziąwszy decyzję, postanowiłem przekazać ją kolegom, ścigającym mnie na szosie. Włączyłem nadajnik.

— Justyn? Tu Filip. Czy słyszysz? Odpowiedz!

— Filip? Tu Justyn. Głośno i wyraźnie. Co u ciebie? Odpowiedz!

— Lecę nad chmurami. Wysokość 1 500, wznoszenie, ziemi nie widać. Położenie — około osiem kilometrów na wschód od Sheffield. Polecę jeszcze jakieś osiem kilometrów na południe, później z wiatrem na wschód, do następnej fali i znowu na południe. Jedź do East Retford. Gdy tylko zorientuję się, podam ci dokładną pozycję. Odpowiedz!

— Filip? Tu Justyn. Zrozumiałem. Trzymaj się!

Spokojnie i łatwo wznosiłem się teraz wzdłuż mojej fali. Na wysokości 1 750 m znalazłem się nieco powyżej grzbietu. Kiedy wznoszenie zmalało, bez wahania zakręciłem w lewo i zapuściłem się z wiatrem w tamtą dolinę, zresztą bliźniaczo podobną do poprzedniej. Tak jak przewidywałem, na tamtym „brzegu" oczekiwało mnie wznoszenie i wszystko powtórzyło się tu co do joty. Jeszcze pięciokrotnie powtarzałem ten sam manewr, ciągle ulegając złudzeniu, że znajduję się w tej samej kotlinie chmurnej. Czułem się jak w pospolitym śnie, w którym uciekamy bez przerwy, pozostając jednak stale w miejscu...

Spostrzegłem jednak, że kolejne grzbiety fal zdawały się nieco obniżać. Za szóstym razem pogrążyłem się w chmurach i nie potrafiłem już się podnieść. W miarę opadania moje otoczenie pociemniało. Nieoczekiwanie poczułem — na wysokości 1 500 m — zapach siarki, widać wiatr przyniósł tutaj strugę dymu z jakiejś odległej huty. Przypomniało mi to o ziemi, której nie widziałem już prawie od trzech kwadransów.

— Justyn? Tu Filip. Czy słyszysz? Odpowiedz!

— Filip? Tu Justyn. Głośno i wyraźnie. Jesteś chyba niedaleko? Odpowiedz!

— Justyn? Tu Filip. Wkrótce przebiję chmury i podam położenie. Uważaj!

Po chwili zobaczyłem ziemię, jakże brudną na tle wspomnień tamtego świata, skąpanego w bieli i słońcu. Szarozielone pola i lasy... odcinek szosy, a na nim... prawie prosto pode mną pełzał zwolna podłużny, srebrzysty kształt, niby ołówek, ciągniony przez czarnego chrząszcza. Nie było wątpliwości:

Z lewej P. Wills na mistrzostwach w 1954 w Anglii rozmawia z Relanderem — Finlandia i Mc Creadym — USA (Wills w środku). Powyżej szybowiec, na którym Wills dokonał opisanego lotu.

— Justyn? Tu Filip. Nie do wiary: jestem wprost nad tobą, na wysokości 1 200 m. Odpowiedz!

— Filip? Tu Justyn. Widzę ciebie. Fantazja! Świat jest mały! Odpowiedz!

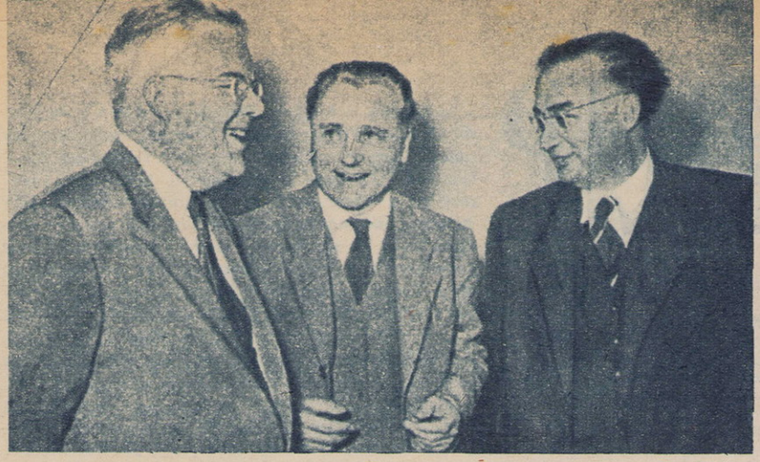
— Justyn? Tu Filip. Masz pierwszą i chyba jedyną okazję, zorientować mnie w moim położeniu. Odpowiedz!

— Filip? Tu Justyn. Jesteś na 5 mil na zachód od East Retford. Co dalej? Odpowiedz!

— Justyn? Tu Filip. Zdaje się, że jestem na końcu fali. Pozostaje mi teraz lot ślizgowy z wiatrem, jak najdalej, jakieś sześćdziesiąt kilometrów. Wylądуję zapewne kilka kilometrów na wschód od Cranwell.

Istotnie, natrafiłem jeszcze na dwie słabe fale. Pierwsza pozwoliła mi lecieć parę minut na „zerze", druga zaznaczyła się tylko zmniejszonym opadaniem szybowca. Wylądowałem 5 km na wschód od Sleaford, w odległości 98 km od Camphill. W kwadrans po mnie zjawił się Justyn z wozem transportowym, a po trzech godzinach znaleźliśmy się z powrotem w Camphill. Tam dowiedziałem się, że Jugosłowianie Rain i Komac, którzy startowali na swojej „Kosavie" o półtorej godziny wcześniej, zdołali dotrzeć do Norfolk (150 km) i to również z pomocą fali, podczas gdy wszyscy pozostali zawodnicy wylądowali w niewielkiej odległości od Camphill.

Tak zakończył się ten niezwykły lot, pełen niespodzianek. Jeszcze raz wyszło na jaw, że dzięki szybownictwu po ciekawe przygody niekoniecznie trzeba wspinać się na Everest — czekają one na nas wszędzie, nawet nad zakopconymi dachami Sheffield.



Czołowe postacie zjazdu astronautycznego w NRF. Od lewej: prof. Porter (USA), dr inż. Sänger (NRF) i prof. Siedow (ZSRR).

Z DZIAŁALNOŚCI POLSKIEGO TOWARZYSTWA ASTRONAUTYCZNEGO

ANDRZEJ TREPKA

9 kwietnia br. odbyło się w Instytucie Matematycznym Polskiej Akademii Nauk w Warszawie VIII zebranie Polskiego Towarzystwa Astronautycznego.

Po zagajeniu przez prezesa Towarzystwa prof. dr. Kazimierza Zarankiewicza, inż. Geisler wygłosił bardzo interesujące sprawozdanie z międzynarodowego zjazdu astronautów, który odbył się ostatnio w Stuttgarcie.

Zjazd ten zorganizowany przez wybitnego specjalistę z dziedziny rakiet kosmicznych, dr. Sängera, zgromadził 250 uczonych z kilkudziesięciu krajów. Na czele delegacji radzieckiej stał prof. Siedow, amerykańskiej zaś — prof. Porter.

Najważniejszym osiągnięciem zjazdu było ujawnienie całego szeregu ważnych danych dotyczących konstrukcji rakiet wysokościowych i sztucznych satelitów. Stanowi to wyraźne odbicie zmniejszenia się napięcia w stosunkach międzynarodowych — dane te były bowiem dotąd trzymane w ścisłej tajemnicy. Ponadto okazało się, że oprócz dwóch czołowych mocarstw — ZSRR i USA, także w innych państwach kładzie się poważny nacisk na budowę rakiet wielostopniowych. Dużo informacji udzielili pod tym względem uczeni z Anglii, Francji i Włoch.

We Francji rakiety jednostopniowe typu Veronique przy dwukrotnie mniejszym ciężarze niż rakiety V-2, osiągnęły o 30 km większą wysokość. Angielscy konstruktorzy wybudowali w Australii rakietę o długości 7,5 m na paliwo stałe, która przekroczyła 200 km wysokości. Dla rakiet dwustopniowych wysokość 1 000 km nie jest już problemem.

Prof. Siedow omawiał szczegóły konstrukcyjne najnowszej radzieckiej rakiety M-103. Jej zasięg w linii poziomej wynosi 5 000 km, prędkość 9 000 km/h.

Prof. Porter omawiał zagadnienie projektowanego przez USA wystrzelenia 12 sztucznych satelitów w czasie od lipca 1957 r. do grudnia 1958 r. Dwa spośród nich, których koszt wyniesie po 28 milionów dolarów, będą miały rozmiary większe od pozostałych i dadzą się dobrze zauważyć gołym okiem. Każdy z satelitów będzie wprowadzony na swoją orbitę przy pomocy rakiety trzystopniowej. Ujawniono również dalsze szczegóły. Otóż pierwszy stopień będzie stanowiła rakieta Viking, drugi — rakieta Aerobee. Trzeci stopień nie został sprecyzowany. Cały zespół rakiet ma ważyć około 9 t. Po upływie 2 minut pierwszy stopień odpadnie na wysokości 60 km przy prędkości rakiety 4 000 km/h. Drugi stopień osiągnie wysokość 200 km i prędkość 18 000 km/h. Wreszcie trzeci stopień wprowadzi sztucznego satelitę na orbitę silnie eliptyczną. W perigeum będzie on zbliżał się do powierzchni Ziemi na odległość 320 km, zaś w apogeum oddali się na 1 300 km. Taki tor umożliwi sztucznemu księżycowi wielotygodniowy okres istnienia, zanim bieg jego zostanie zwolniony przez tarcie o najwyższe warstwy atmosfery.

W USA ustanowiona została nowa nagroda astronautyczna Halley'a. Stanowi ją złoty medal oraz puchar przechodni obliczony na 100 lat, z miejscem na wyrycie stu nazwisk. Jako pierwszy otrzymał ją Niemiec Werner v. Braun.

W czasie oprowadzania gości po Instytucie Rakietowym w Stuttgarcie, jednym z czołowych

SZYBOWIEC TRENINGOWO-WYCZYNOWY SCHWEIZER 1—26 (USA).

W USA, gdzie sport szybowcowy opiera się w znacznej mierze na prywatnych posiadaczach sprzętu, którzy ponoszą pełne koszta jego nabycia i utrzymania, już od dłuższego czasu odczuwano brak uniwersalnego, a przy tym względnie taniego szybowca treningowo-wyczynowego. Próby zmniejszania rozmiarów i upraszczania budowy niektórych znanych szybowców wyczynowych (np. Schweizer 1-23 D) nie prowadziły do celu: koszt budowy spadał tylko nieznacznie, za to własności pogarszały się wydatnie. Firma Schweizer postawiła sobie za zadanie opracowanie specjalnego, popularnego szybowca, który byłby kompromisem dobrych osiągów i przystępnej ceny. Poczyniono następujące założenia:

1. Mały ciężar i rozpiętość, aby szybowiec zdemontowany mieścił się w każdym garażu.

2. Łatwy pilotaż, dobre własności startu za wyciągarką i na holu za samolotami o niewielkiej mocy, osiągi pozwalające na uzyskanie wyczynów w granicach złotej odznaki.

3. Prosta budowa, łatwy montaż i demontaż.

4. Możliwość budowy amatorskiej na bazie zestawu części i materiałów, dostarczonych przez wytwórnię, przy czym amatorowi pozostawiono by jedynie stosunkowo łatwe prace montażowe, nie wymagające żadnych wzorców i narzędzi specjalnych.

W realizacji tych założeń powstał szybowiec Schweizer 1-26. Jest to średniopłat konstrukcji metalowej, kryty częściowo płótnem. Skrzydło trapezowe, dwudzielne, posiada dźwigar główny i dźwigarek pomocniczy. Blaszane pokrycie skrzydła sięga częściowo aż do dźwigarka pomocniczego. Również skorupowe pokrycie przedniej części kadłuba tłoczone jest z blachy. Szkielet kadłuba jest spawany z rur ze stali chromo-molibdenowej i uzupełniony lekką karoserią kształtową.

Szybowiec posiada kółko, wyposażone w hamulec. Płoza ogonowa zastąpiona jest maleńkim kółeczkiem stałym, służącym głównie do ułatwienia transportu szybowca po betonie, gdyż podczas startu i lądowania szybowiec wspiera się na płozie przedniej. Obszerna kabina zakryta jest limuzyną, tłoczoną z jednego kawałka plexi. Jako charakterystyczny szczegół wymienić trzeba niedzielony ster wysokości, wystający do tyłu, poza ster kierunkowy. Lotki są stosunkowo małe, w zestawieniu z powierzchnią skrzydła.

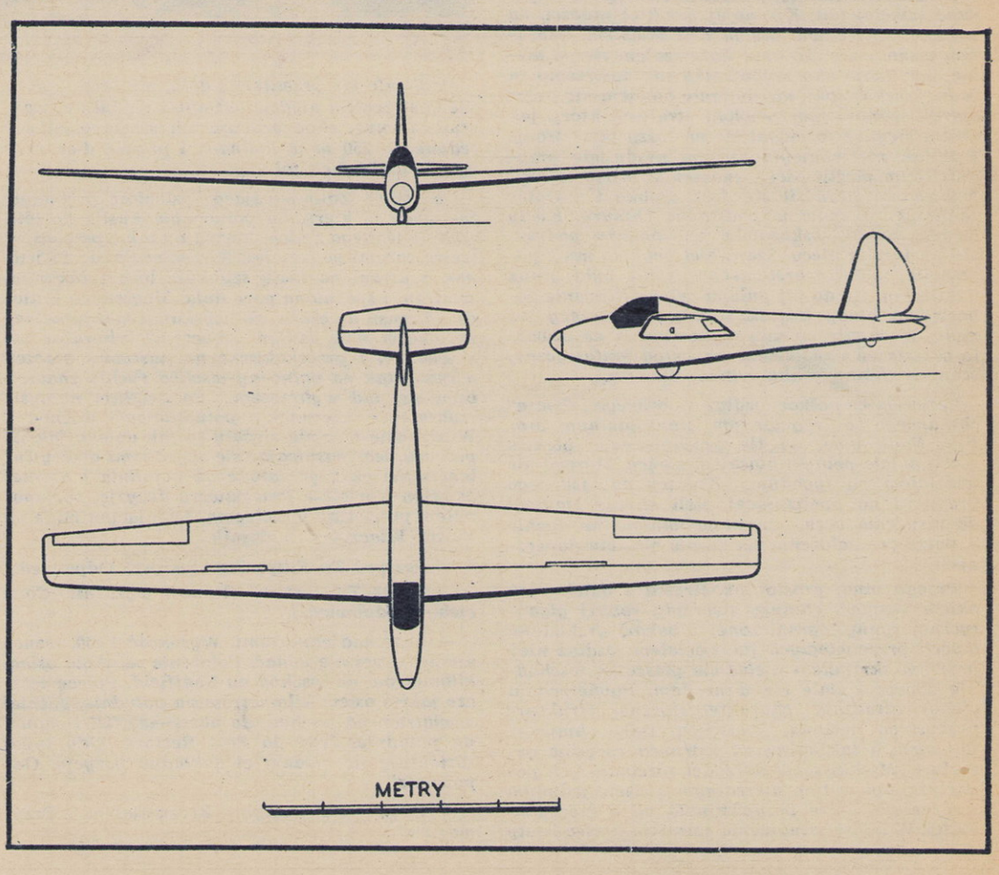
Dane techniczne: rozpiętość — 12,2 m, długość — 6,5 m, powierzchnia nośna — 14,9 m² wydłużenie — 10,0, wznios skrzydła 3,5°, ciężar pustego szybowca — 158 KG, ciężar w locie — 227 do 261 kG, obciążenie powierzchni — 15,3 do 17,5 kG/m².

Osiągi dla ciężaru w locie 261 kG: prędkość minimalna — 50 km/h, minimalna prędkość opadania 0,75 m/sek przy prędkości 58 km/h, maksymalna doskonałość — 23 przy prędkości 77 km/h. Przy prędkości 116 km/h szybowiec posiada doskonałość 19.0, a prędkość opadania wynosi 1,75 m/sek.

Wytwórnia dostarcza szybowiec w stanie gotowym lub w postaci zestawu elementów, pomyślanego w ten sposób, aby pozostawić nabywcy możliwie dużą ilość prac łatwych i niewymagających specjalnych urządzeń. Zestaw obejmuje m. in. szkielet kadłuba ze wszystkimi okuciami, formowane części pokrycia, dźwigary główne z kesonem, dźwigarki pomocnicze, pokrycie limuzyny z plexi, części szkieletu skrzydła i sterów, części napędów itp. Materiał do wykonania siodełka, tablicy przyrządów oraz płóciennego pokrycia, dostarczany jest w stanie surowym. Montaż i wykończenie tak przygotowanej konstrukcji może być przeprowadzone w lokalu nieogrzewanym, gdyż klejenie ogranicza się do elementów tapicerskich.

Szybowiec 1-26 odznacza się statecznością i zwrotnością. Siły na drążku są niewielkie. Rozpędzanie z prędkości minimalnej do 120 km/h następuje łatwo i nie powoduje nadmiernej utraty wysokości.

Prototyp szybowca 1-26 zbudowany został z końcem r. 1953, w bardzo krótkim czasie czterech miesięcy (wraz z projektem). W roku następnym wykonano na nim znaczną ilość lotów wyczynowych, w tym przelot na odległość 240 km. W r. 1955 weszły już w użytkowanie pierwsze szybowce seryjne, wykończone sposobem amatorskim. 8 z nich wzięło udział w zorganizowanych przez firmę Schweizer reklamowych „regatach szybowcowych". Obecnie 1-26 uważać można za standartowy amerykański szybowiec treningowo-wyczynowy. (A. Z.)



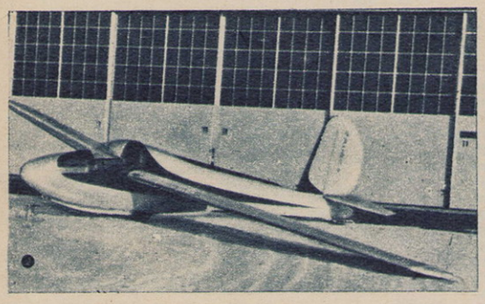
w świecie, prof. Sänger zauważył, że współczesne rakiety bojowe, ze względu na olbrzymią prędkość, wykluczają możliwości obrony czynnej i przez to powinny być przestrogą mówiącą o bezsensowności prowadzenia wojen.

Amerykanie wspomnieli w rozmowie, że dwa największe teleskopy w USA, znajdujące się w obserwatoriach na Mt. Palomar i Mt. Wilson, zostały użyte m. in., do stałego patrolowania nieba celem stwierdzenia czy radziecki sztuczny satelita już nie okrąża Ziemi.

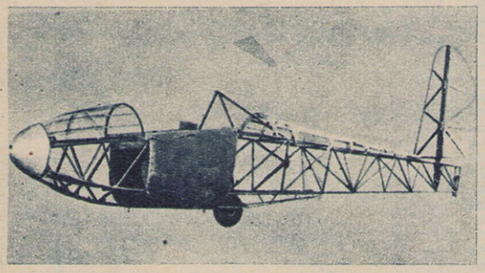
W drugiej części zebrania Polskiego Towarzystwa Astronautycznego, mgr Mazurkiewicz naświetlił zagadnienie zastosowania aparatów matematycznych w astronautyce. Po referacie nastąpił pokaz całkowicie wyprodukowanych w kraju maszyn matematycznych, które są dla polskich matematyków powodem do słusznej dumy. Niektóre z nich, jak analizator równań różniczkowych (ARR) zajmują całą ścianę i zastępują pracę 100 000 rachmistrzów. Podczas, gdy wykwalifikowany rachmistrz zużywa przeciętnie 30 sekund na 1 działanie, nowoczesna maszyna dokonuje kilku tysięcy działań na sekundę.

Prelegent omówił niezbędność stosowania skomplikowanych maszyn matematycznych w astronautyce, lotnictwie i meteorologii. Posłużą one m. in. do sterowania automatycznego, zdalnego oraz badań wytrzymałościowych.

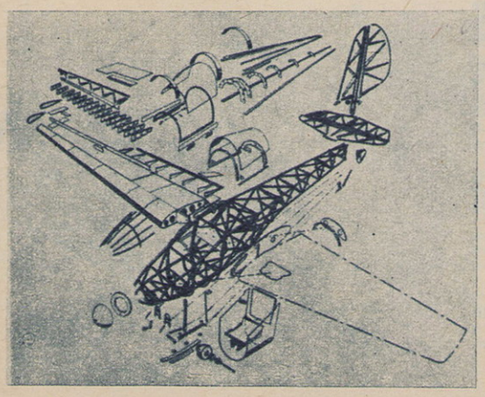
Maszyny wyspecjalizowane w pewnym kierunku — niewielkie przenośne aparaty cyfrowe mogą oddawać znakomite usługi dla radiolokacji, pozwalając samolotom na bardzo dokładne określanie położenia. Są one nieocenione również w meteorologii przy ustalaniu prognoz pogody, gdyż umożliwiają błyskawicznie szybkie przetwarzanie danych cyfrowych.



Szybowiec 1-26 przed wytwórnią Schweitzera w Elmira



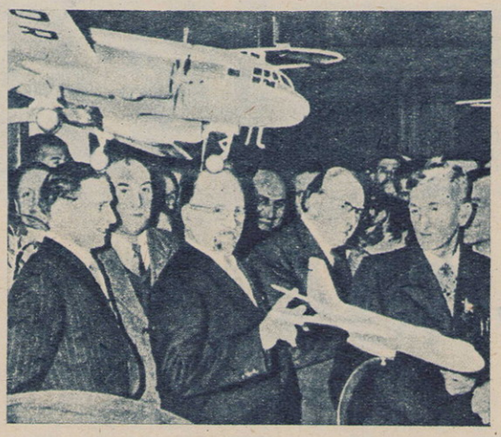
Szkielet kadłuba przygotowany do pokrycia płótnem.



Kompletny zestaw elementów do montażu amatorskiego.

ODRZUTOWCEM PO ŚWIECIE

PRZYSZŁE SAMOLOTY NRD

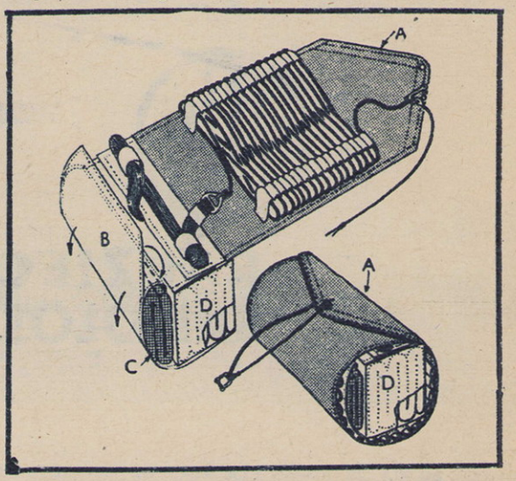


Modele samolotów, jakie będą budowane w ciągu drugiej 5-latki w NRD, wręczyli delegaci robotników zakładów przemysłowych pierwszemu sekretarzowi SED Walterowi Ulbrichtowi i członkowi biura politycznego Otto Grotewohlowi. Jeden z tych samolotów wyposażony będzie w silniki turboodrzutowe.

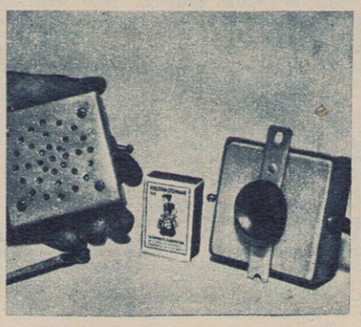
SPADOCHRON HAMUJĄCY

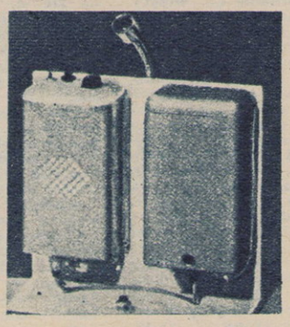
SPADOCHRONY hamujące dla samolotów są obecnie dość powszechnie stosowane, a konieczność ich używania powoduje skupienie dużej uwagi na procesie ich rozwoju, zanim zostanie znaleziona inna forma bardziej ekonomiczna i praktyczna. Opatentowany w Anglii spadochron hamujący konstrukcji Raymonda Quilter'a aczkolwiek nie odkrywa nic nowego, to jednak wykazuje dużo uproszczeń w procesie otwierania spadochronu hamującego. Zamieszczony rysunek przedstawia główne jego elementy. Całość składa się ze spadochronu głównego i spadochronika hamującego w kształcie stożka z płótna żaglowego, które są osłonięte dookoła pokrowcem A. Gdy zasobnik zostaje wyrzucony z samolotu przez załogę: z tylnego fotela lub za pomocą mechanizmu sterowania odległościowego, przy pomocy wybuchu ładunku czy też przez urządzenie sprężynowe, linka zostaje wyciągnięta wskutek ruchu samolotu, rozwijając początkowo część pokrowca A. Dopóki pokrowiec zewnętrzny nie odkryje klasy B, spadochron będzie zwinięty, aż do chwili otwarcia spadochronika hamującego C, którego szarpnięcie wystarczy do wyciągnięcia linek i otwarcia spadochronu głównego D. (F)

Powyższy opis patentowy, opis zamieszczony w SP 14/1956 (str. 13) oraz SP 15/1956 (str. 13 — Spadochron powtarzalny) wraz z rysunkami zostały opracowane wg. czasopisma „Aeronautics".



RADIO W SZYBOWNICTWIE NRF





Sprzęt radiowy użytkowany przez szybowników NRF. Z LEWEJ: Głośnik „radioucha" pilota, służącego tylko do odbioru z ziemi poleceń instruktora i stosowanego w szkoleniu podstawowym, akrobacji i lotach zespołowych. Odbiornik pokładowy FE-11 ma ciężar 2,7 kG (230×130×85 mm). Zasięg: 10 ÷ 15 km. Zestrojenie „radioucha" z nadajnikiem naziemnym instruktora — stałe, fabryczne. Z PRAWEJ: Aparatura nadawczo-odbiorcza BU-190 dla celów wyczynowych (wypróbowana na mistrzostwach świata w Camphill — 1954 i mistrzostwach NRF — 1955). Pasmo: 118 ÷ 126 MHz (3 kanały sterowane kwarcem). Nadajnik: 0,2W, zasięg: ok. 100 km (z 1 000 m). Wymiary — radio: 270×150×85 mm (3,1 kG), zasilacz (wibrator i aku.): 270×155×95 mm (5,7 kG). Mikrofon z giętkim przewodem, głośnik i słuchawki. Modulacja amplitudowa.

Znana spadochroniarka francuska Colette Duval zamówiła sobie kapelusz — z lądowiskiem dla modelu spadochronu. Takie nakrycie głowy niewątpliwie spopularyzuje sport spadochronowy wśród kobiet.

W SKRÓCIE

- Kolejne Zgromadzenie FAI odbędzie się w dniach 14—21 maja w Wiedniu. W obradach uczestniczyć będzie przedstawiciel Aeroklubu PRL.
- Francuska wytwórnia Breguet rozpoczęła budowę prototypu szybowca stratosferycznego oznaczonego jako „S-10". Próby w locie przewidziano na początku 1957 roku.
- Skandynawskie linie lotnicze — SAS — rozpoczęły regularną komunikację na trasie Sztokholm — Moskwa

„KIESZONKOWE" URZĄDZENIA RADIOLOKACYJNE

NIEDAWNO zostało opracowane bardzo lekkie urządzenie radiolokacyjne przeznaczone dla samolotów, nie ustępujące jednak pod względem sprawności i zasięgu działania dotychczas stosowanym. Pozwala ono pilotowi na określenie obszarów burzowych, ułatwia nawigację, umożliwia opracowanie najkorzystniejszych pod względem meteorologicznym tras przelotowych i ostrzega przed przeszkodami — sygnalizując szczyty górskie, inne samoloty itp.

Urządzenie, w chwili obecnej najlżejsze na świecie, waży zaledwie 75 kG, jest wyposażone w ekran 12×12 cm i antenę paraboliczną. Większą część aparatury jest umieszczona w aluminiowej obudowie wielkości kartonowego opakowania obuwia. (P)

Ił-104

RADZIECKI ODRZUTOWY SAMOLOT KOMUNIKACYJNY

DANE TECHNICZNE:

Wymiary:		
Rozpiętość	—	35,0 m
Długość	—	37,0 m
Wysokość	—	12,0 m
Powierzchnia nośna	—	188 m²
Wydłużenie	—	6,5
Ciężary:		
Ciężar w locie	—	54 500 kG
Obciążenie powierzchni	—	460 kG/m²
Obciążenie ciągu	—	4,05 kG/kG
Osiągi:		
Prędkość maksymalna	—	900 km/h
Pręd. przelot. (na wys. 10 000 m)	—	800 km/h
Pułap maksymalny	—	12 000 m
Pułap z jednym silnikiem	—	5 000 m
Zasięg (wg warunków ICAO)	—	3 200 km
Czas wznoszenia na 11 000 m	—	15 min.

DNIA 22 marca 1956 roku na lotnisku londyńskim wylądował samolot, którego pojawienie się wywołało olbrzymie zainteresowanie i podziw nie tylko w Anglii, ale i na całym świecie. Samolotem tym był nowy radziecki odrzutowiec komunikacyjny typu „TU-104", który przyleciał do Londynu w związku z przygotowaniami do wizyty Bułganina i Chruszczowa. Zainteresowanie wywołane przylotem nowego samolotu (mimo, że był on zapowiedziany na pół roku z góry) należy uznać za usprawiedliwione, jeśli wziąć pod uwagę obecną sytuację w lotnictwie komunikacyjnym. Anglia po smutnych doświadczeniach z „Comet'ami" planuje oddanie do użytku nowej, poprawionej wersji tego samolotu dopiero w r. 1958. Podobnie znajdujące się w budowie amerykańskie odrzutowe samoloty komunikacyjne Boeing-707 i Douglas DC-8 zostaną przekazane do eksploatacji najwcześniej w latach 1958—59. Tymczasem „TU-104" gotów jest już w tym roku do podjęcia regularnej komunikacji na trasie Moskwa—Chabarowsk — 6 500 km (z międzylądowaniem w Nowosybirsku). Wyprzedzenie ZSRR przed innymi krajami na polu zastosowania samolotów odrzutowych w komunikacji lotniczej jest więc bezsporne.

Skonstruowany przez A. Tupolewa, jednego z czołowych konstruktorów lotniczych w ZSRR, nowy samolot zbudowany jest wg. najnowocześniejszych założeń i niemniej nowocześnie wyposażony. Z wypowiedzi konstruktora wynika, że od chwili rozpoczęcia projektowania samolotu, do chwili pierwszego lotu prototypu, minęło zaledwie 12 miesięcy. Obecnie samolot „TU-104" jest produkowany seryjnie.

KONSTRUKTOR

Samolot TU-104 został opracowany przez zespół pod kierunkiem głównego konstruktora, członka Akademii Nauk ZSRR prof. A. Tupolewa. Na zdjęciu: A. Tupolew (z prawej) w rozmowie ze swoim współpracownikiem, również wybitnym konstruktorem A. Archangielskim.

„TU-104" jest dwusilnikowym, wolnonośnym dolnopłatem o konstrukcji metalowej, przeznaczonym do komunikacji pasażerskiej na średnich i długich dystansach.

Skośne skrzydło o obrysie trapezowym odznacza się dużym wydłużeniem i ujemnym wzniosem (—5° na ziemi). Skos krawędzi natarcia jest większy w częściach przykadłubowych płata (do połowy rozpiętości) i zmniejsza się w częściach skrajnych. Powoduje to przesunięcie środków ciężkości skośnych części płata do przodu w stosunku do osi skręceń, co daje dużą odporność układu na drganie typu „flatter". Dla zachowania niezmniejszonej krytycznej liczby Macha procentowość profilu w częściach skrajnych jest niższa niż przy kadłubie. Na górnej powierzchni skrzydeł umieszczone są kierownice strug, po dwie z każdej strony: jedna w miejscu załamania krawędzi natarcia, druga w połowie skośnej części skrzydła.

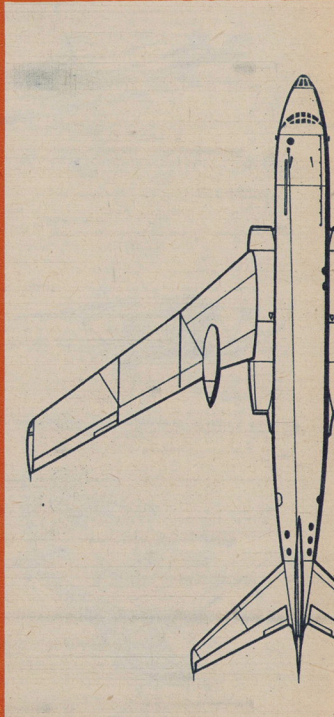
Kadłub konstrukcji skorupowej posiada przekrój kołowy o średnicy 3,4 m. W przedniej części kadłuba mieści się kabina załogi złożonej z sześciu osób: dwóch pilotów, nawigatora, radiooperatora, inżyniera podkładowego i stewardessy. Kabina jest wyposażona w nowoczesne urządzenia radionawigacyjne, radiolokacyjne oraz łączności radiowej, a także automatycznego pilota i urządzenia do lądowania bez widoczności. Za kabiną załogi mieści się kabina pasażerska dla 50 osób podzielona na szereg przedziałów-salonów. (W wersji turystycznej samolot może zabrać 70 pasażerów). Kabina urządzona jest z najwyższym komfortem. Hermetyzacja kabiny zapewnia utrzymanie na wysokości 10 000 m ciśnienia atmosferycznego odpowiadającego 3 000 m nad poziomem morza. Ponadto każdy pasażer może korzystać z indywidualnego aparatu tlenowego. Specjalne urządzenia klimatyzacyjne utrzymują w kabinie stałą temperaturę (ok. 20°C) i wilgotność powietrza. Pasażerowie siedzą w wygodnych fotelach o przestawianych oparciach. Na życzenie mogą oni otrzymywać zimne i gorące posiłki przyrządzane w pokładowej kuchni elektrycznej. Kabina jest zradiofonizowana i zaopatrzone w wewnętrzne połączenia telefoniczne.

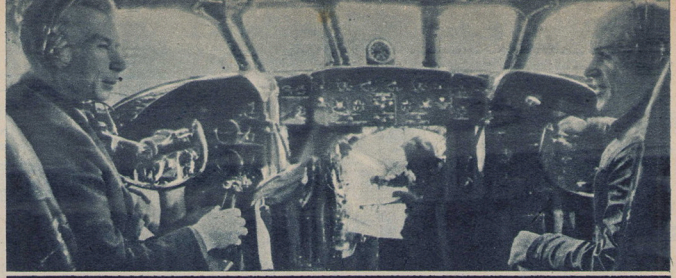
Usterzenie wolnonośne o obrysie trapezowym, ze skosem. Usterzenie wysokości zabudowane u nasady stecznika pionowego, przechodzącego łagodnie w kadłub.

Podwozie o układzie trójkołowym, całkowicie chowane w locie. Golenie podwozia wyposażone są w podwójne koła oraz amortyzatory olejowo-powietrzne. Podwozie przednie chowane jest do tyłu pod przednią częścią kadłuba. Podwozie główne chowa się w specjalne gondole umieszczone na płatach i wystające poza krawędzie spływu.

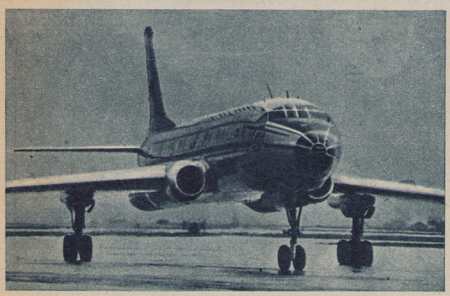
Naped samolotu stanowią dwa silniki turboodrzutowe M-209 o niezwykle dużym ciągu (6 750 kG każdy). Silniki zabudowane są u nasady skrzydeł tuż przy kadłubie. Zaletą takiego układu jest niewrażliwość samolotu na przypadkowe unieruchomienie jednego silnika (tzw. centralizacja ciągu). Samolot „TU-104" może startować i wznosić się na jednym tylko pracującym silniku. Zapasy paliwa (34 000 l = 27.240 kG) mieszczą się w przykadłubowych częściach płata i dolnej części kadłuba. Istnieje możliwość znacznego zwiększenia zasięgu samolotu przez zastosowanie dodatkowych, zewnętrznych zbiorników paliwa.

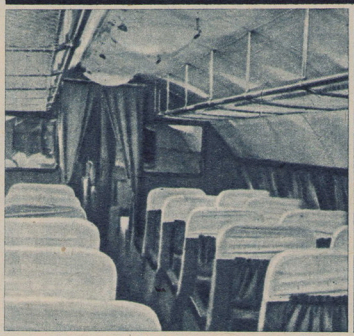
inż. J.S.

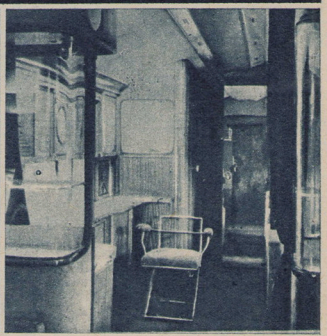


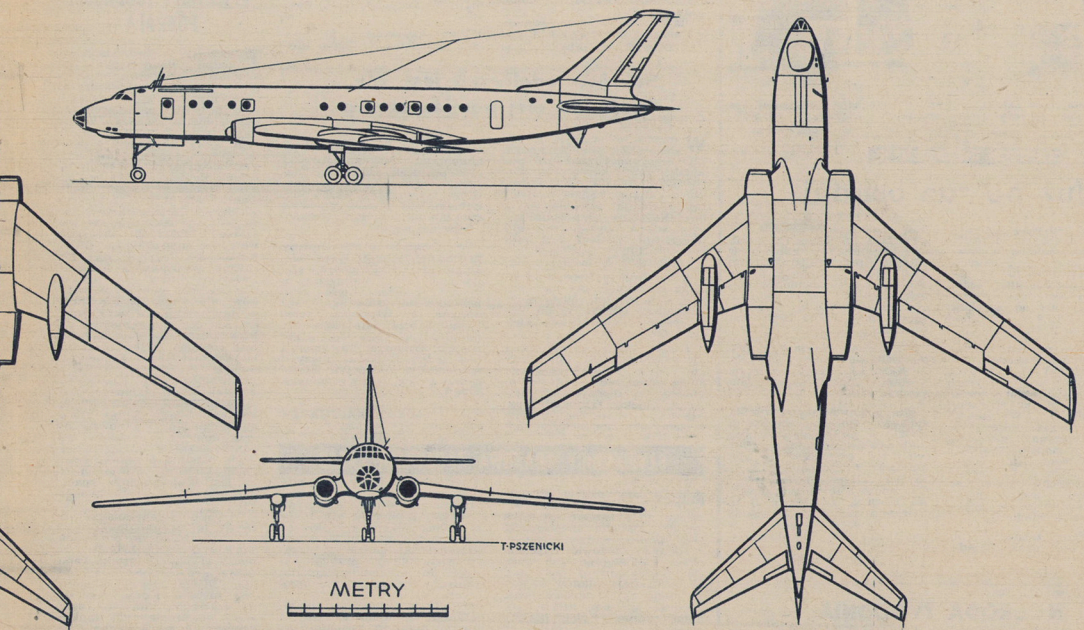


NA ZDJĘCIACH: Powyżej — wnętrze kabiny pilotów w samolocie TU-104. Pierwszy pilot Anatol Starikow (z lewej) w rozmowie z drugim pilotem N. Jakowlewem. W środku jest widoczny nawigator I. Bagrycz w swojej przedniej oszklonej kabinie. Z lewej — Odrzutowy samolot komunikacyjny TU-104 na lotnisku Wnukowo pod Moskwą. Poniżej — Wnętrze kabiny dla 28 pasażerów (z lewej) i bufet pokładowy.









Rysował: TADEUSZ PSZENICKI

z lotu po kraju

„OSTRY DYŻUR" W ŚWIDNIKU

NIE jestem krytykiem teatralnym, nie jestem także recenzentem. Przyznam się również, że czekając na podniesienie kurtyny przed rozpoczęciem przedstawienia byłam dość sceptycznie nastawiona, a całego spektaklu oczekiwałam bez specjalnego entuzjazmu. „Ostry Dyżur" Lutowskiego znam. Słyszałam przez radio, oglądałam w Teatrze Narodowym w dobrej obsadzie. Krótko mówiąc na przedstawieniu zostałam bo... tak wypadało, a nie dlatego, że miałam na to ochotę.

Później było mi wstyd. Wstydziłam się mojego poprzedniego nieuzasadnionego uprzedzenia. Sztuka w wykonaniu oficerów i podoficerów Oficerskiej Szkoły Lotniczej Jana Krasickiego podobała mi się. Ale może nie to jest najważniejsze. Dużo bardziej istotnym jest fakt, że miejscowi — ludzie ze Świdnika — uczestnicy narady zorganizowanej przez tutejszy Aeroklub Robotniczy wychodzili z sali Domu Kultury z błyszczącymi oczyma i pałającymi policzkami. Że żywo rozprawiali i komentowali przed chwilą przeżyte wrażenia. Dyskusje kończyły się najczęściej wymownym ruchem ręki — takie przedstawienie! A więc chwyciło! Słowa padające ze sceny trafiły do słuchacza, zainteresowały go, wzruszyły. Komu należy się za to uznanie? Sztuce? — Bez wątpienia też. Ale wszyscy wiemy, że zła i niewłaściwa interpretacja może „położyć" nawet arcydzieło. A więc przede wszystkim wykonawcom. Nie piszę aktorom, bo przecież ani Lucjan Sitko, ani Marian Błaszczyk, ani może najbardziej aktorski i otrzaskany ze sceną Jerzy Rej aktorami nie są.

Sukces, bo tak można bez przesady nazwać, przedstawienie w Świdniku nie jest ani pierwszym, ani ostatnim osiągnięciem grupy młodych artystów-amatorów z OSL. Występowali oni już w wielu miejscowościach a między innymi i w Zakładach Mechanicznych Ursus pod Warszawą i wszędzie zbierali słowa uznania, podziękowania i oklaski, oklaski, oklaski. „Ostry Dyżur" nie jest też pierwszą sztuką na którą „porwał" się ambitny zespół. Grali już kilka innych znanych utworów, a między innymi komedię Jurandota „Takie Czasy". Teraz mają na warsztacie nowoczesną sztukę pt. „Ambasador" wystawianą dotychczas tylko przez teatr w Stalinogrodzie.

Powodzenia!!!

Ahoff.

Scena końcowa sztuki, po której delegacja Aeroklubu Robotniczego wręczyła wykonawcom wiązankę kwiatów.

Foto: Jaśko

ŚLADEM NASZYCH INTERWENCJI

Już po raz ostatni

...(mamy nadzieję) piszemy w sprawie modelarni lotniczej w Jaworznie. Żonglerka słowna, listowna i na szpaltach „Skrzydlatej" trwa już na ten temat od października ubiegłego roku. Ostatnio wpłynął do redakcji list od Zarządu Powiatowego LPŻ w Chrzanowie. Oto jego treść:

„W ślad za pismem z dnia 4 lutego 1956 r. w sprawie notatki krytycznej pt. „Jaworzno bez modelarni", Zarząd Powiatowy LPŻ w Chrzanowie zawiadamia, że po porozumieniu się z Wydziałem Oświaty przy Prezydium PRN został wytypowany na centralny kurs modelarstwa lotniczo-szkutniczego ob. Teofil Melnyczuk, nauczyciel szkoły TPD w Jaworznie. Kurs ten będzie trwał 1 miesiąc w okresie wakacyjnym w lipcu względnie w sierpniu br.

Pragniemy zaznaczyć, że ob. Teofil Melnyczuk posiada odpowiednie kwalifikacje instruktora modelarstwa lotniczo-szkutniczego nabyte w okresie przedwojennym. Po ukończeniu centralnego kursu obejmie on kierownictwo modelarni, która zostanie uruchomiona jeszcze w roku bieżącym przy szkole TPD w Jaworznie."

Za Zarząd Powiatowy pismo podpisali: prezes ZP LPŻ — Kazimierz Koczor oraz sekretarz ZG LPŻ — Af. Muszański.

Jak z powyższego wynika sprawa założenia modelarni będzie w najbliższym czasie definitywnie zakończona. Oby tylko nie pozostało na „deklaracji" i życzeniach. Lecz to już zależy od młodzieży Chrzanowa, która nie powinna również zapomnieć o udzieleniu ZP LPŻ i szkole TPD odpowiedniej pomocy w realizacji tego przedsięwzięcia.

NAGRODA TYGODNIA

Nagrodę tygodnia (książkę) w naszym stałym konkursie „Na najlepszą korespondencję" otrzymuje ob. Jerzy Jewdokimow z Nowego Targu za korespodencję pt. „Pierwsze kroki i pierwsze trudności Podhala".

ŻYCIE AEROKLUBÓW

W RELACJI NASZYCH KORESPONDENTÓW

WYBORY NOWEJ RADY

DNIA 25.III. br. odbyło się walne zebranie członków Aeroklubu Poznańskiego. Oprócz pilotów, instruktorów, kadry technicznej i kandydatów na szkolenie lotnicze, przybyli na nie zaproszeni goście: modelarze wyczynowi (którzy odtąd są członkami aeroklubu), przedstawiciele zakładu opiekuńczego — ZSLS oraz Zarządu Miejskiego ZMP i inni. Dziwnym wydaje się jednak fakt, że na zebraniu tym zabrakło przedstawiciela ZW LPŻ, mimo że odbyło się ono w jego siedzibie. Referat sprawozdawczy z działalności Rady wygłosił jej przewodniczący Tadeusz Kaczmarek.

W dyskusji poruszono szereg ważnych zagadnień, jak np. sprawę zamkniętych lotnisk. Sytuacja ta powodowała, że aerokluby i w ogóle lotnictwo sportowe działało w oderwaniu od społeczeństwa, w wyniku czego nie tylko nie zyskaliśmy nowych sympatyków lotnictwa, ale straciliśmy starych. Dlatego lotniska nasze nie tętniły życiem, pustoszały. Poruszono także sprawę lotów pasażerskich, które kiedyś tak bardzo przyciągały młodzież i starsze społeczeństwo na lotnisko. Warto zatem przywrócić stare, wypróbowane formy popularyzacji lotnictwa. Nie będzie wówczas takich trudności z akcją przyjęć na szkolenie lotnicze, na jakie napotykamy obecnie.

W Poznaniu jest jeszcze kilku dawnych działaczy lotniczych, mechaników i pilotów, którzy na skutek złej polityki kadrowej zostali usunięci z lotnictwa. Ludzie ci interesują się nadal lotnictwem i działalnością naszego aeroklubu. Pozyskanie i wciągnięcie ich do pracy społecznej w naszym aeroklubie przyniesie niewątpliwie pomoc kadrze instruktorskiej w szkoleniu młodych pilotów. Dyskutanci domagali się również od Zarządu Głównego LPŻ definitywnego załatwienia sprawy miesięcznych ulgowych biletów kolejowych dla pilotów dojeżdżających do lotniska.

Dość burzliwy charakter miały wypowiedzi na temat zainteresowania Zarządu Wojewódzkiego LPŻ w Poznaniu naszym aeroklubem. Zainteresowania tego właściwie w ogóle nie odczuwamy. Na zebrania Rady lub członków aeroklubu z wyjątkiem inspektora ZW LPŻ Wierzbickiego nikt się nie zjawia. Wiceprezes Wapniarski jeżeli przyjdzie do klubu to tylko na parę minut, „palnie mówkę" — jak stwierdzają piloci — napełnioną frazesami i odchodzi. Na tym właściwie kończy się opieka i pomoc ZW w pracy aeroklubu. Przyznam, że ja osobiście nie widziałem jeszcze wiceprezesa ZW LPŻ w aeroklubie.

Po zakończeniu dyskusji odbyły się wybory do nowej Rady Aeroklubu, która ostatnio została rozbudowana o jedną sekcję, mianowicie — nową sekcję modelarską.

Zebranie zakończone zostało wyświetleniem polskiego filmu krótkometrażowego „Jestem lotnikiem" i węgierskiego długometrażowego „2 × 2 = 5".

BOGDAN CZARNECKI
Poznań

PRZEDSEZONOWA NARADA

W związku ze zbliżającym się sezonem letnim dnia 25 marca br. w Aeroklubie Ostrowskim odbyła się narada członków klubu. Otwarcia dokonał przewodniczący Rady Aeroklubu pil. Stanisław Cnotliwy.

Referat o blaskach i cieniach w pracy poszczególnych sekcji w minionym sezonie wygłosił kierownik aeroklubu Kwaśniewski. Po referacie wywiązała się dyskusja, w której piloci omówili niedociągnięcia w zeszłorocznej pracy oraz możliwości uniknięcia ich w sezonie bieżącym. Dużo miejsca w dyskusji zajęła sprawa należytej eksploatacji sprzętu z uwagi na jego olbrzymie koszty, z którymi zapoznał zebranych z-ca kierownika do spraw technicznych Filipiak.

Wśród wypowiedzi padła myśl zorganizowania koła korespondentów. Propozycja została zaaprobowana, a w skład koła weszli następujący piloci i instruktorzy: J. Kubaczewski, inż. T. Hoffa, J. Cierniak, T. Przygoda i H. Rauchut.

Plan wyszkolenia na rok 1956 przedstawił pilotom kierownik wyszkolenia Czesław Cnotliwy. Stwierdził on m. in. że plan ten jest zupełnie realny i możliwy do wykonania. Podsumowania dyskusji dokonał przybyły z ZW LPŻ inspektor Wierzbicki. Ogólnie — narada spełniła swoje zadanie i jak dało się zauważyć piloci byli zadowoleni z jej wyników. Ponieważ prawie wszyscy piloci egzaminy kontrolne już pozdawali, pozostało teraz tylko poczekać na otwarcie sezonu, co przewidziane jest w pierwszych dniach kwietnia i z całym zapałem przystąpić do latania. Chcemy pokazać wszystkim, że mamy młodych pilotów; którzy w pełni mogą zastąpić tych co odeszli od nas i mimo trudności przywrócą aeroklubowi świetność sprzed kilku ostatnich lat.

HENRYK RAUCHUT
Ostrów Wlkp.

Sekcja modelarska jest, ale... brak dla niej pomieszczenia

W marcu br. w myśl zarządzenia Zarządu Głównego Ligi Przyjaciół Żołnierza powstała przy Aeroklubie Poznańskim Sekcja Modelarska, która skupiać będzie modelarzy Poznania, Gniezna, Leszna i Kościana. Przewodniczącym sekcji został wybrany długoletni działacz i zawodnik Jan Bury, jego zastępcą — Sylwester Kujawa.

4 kwietnia br. nasi modelarze rozpoczęli loty na lotnisku w Kobylnicy, gdzie przeprowadzili eliminacje do Modelarskich Mistrzostw Wielkopolski.

Troską Rady Aeroklubu i kierownictwa jest, aby sekcja ta należycie rozwijała swoją działalność, toteż pragniemy ją otoczyć jak najlepszą opieką. Trudność sprawia nam jednak fakt, że nie możemy dać modelarzom odpowiedniego pomieszczenia na lotnisku, gdzie mogliby przechowywać swój sprzęt, jak: modele, deski startowe, narzędzia pomocnicze itp. Znaczna część pomieszczeń na lotnisku jest bowiem zajęta na mieszkania prywatne pracowników aeroklubu.

W związku z tym byłaby prośba do Zarządu Wojewódzkiego LPŻ w Poznaniu, aby postarał się jak najprędzej opróżnić chociaż część tych pomieszczeń, które miały być oddane do dyspozycji aeroklubu jeszcze 2 lata temu. Jak dotąd nic w tym kierunku nie zostało zrobione. Ta sprawa jest jedną z poważniejszych trudności w należytym rozłożeniu pracy poszczególnych sekcji.

TADEUSZ KACZMAREK
Poznań

SZYBOWNICY KRAKOWA ZACZYNAJĄ LATAĆ

PRZEZ całą zimę kierownictwo Aeroklubu Krakowskiego organizowało co kilka tygodni loty na szybowcach. Loty przeprowadzano nawet w drugiej połowie stycznia przy wielostopniowym mrozie. Godny uwagi jest fakt, że frekwencja pilotów każdego dnia była zadowalająca. Postawa pilotów, którzy pomimo zimna i złej pogody przyjeżdżają na lotnisko w niespotykanej od dawna liczbie, by jak najlepiej przygotować się do nadchodzącego sezonu letniego, jak również objęcie kierownictwa sekcji szybowcowej przez instr. Michalskiego, stanowi gwarancję, że tegoroczny plan sekcji szybowcowej zostanie wykonany w znacznie większym stopniu niż w roku ubiegłym.

Dzięki organizowaniu lotów w zimie, sekcja szybowcowa wylatała już w roku bieżącym kilkadziesiąt godzin i posiada wielu pilotów przygotowanych do wykonania zaplanowanych wyczynów warunkowych.

Oficjalne otwarcie sezonu letniego nastąpiło w naszym klubie dnia 10 kwietnia br. Obecnie oczekujemy pierwszego dnia warunków termicznych by rozpocząć latanie wyczynowe i donieść Czytelnikom „Skrzydlatej" o uzyskanych wynikach.

JERZY ZIOMEK
Kraków

PIERWSZE KROKI I PIERWSZE TRUDNOSCI PODHALA

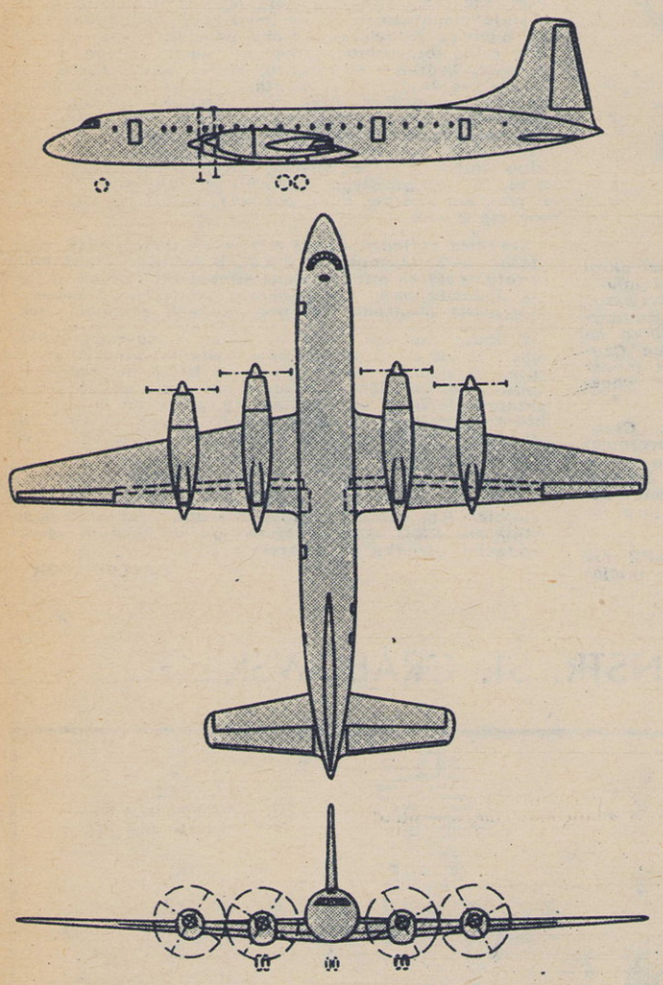
PIERWSZA wieloosobowa grupa kandydatów na skoczków spadochronowych w Aeroklubie Podhalańskim, po pomyślnym zdaniu egzaminów z teorii, przystąpiła do szkolenia praktycznego. Wśród nich nie brak również dziewcząt, które postępami w nauce nie ustępują chłopcom. Przodującymi w szkoleniu są: Janina Krajewska, Anna Cyrwus, Stanisław Lenart, Stanisław Radwański, Stanisław Józefczak i wielu innych. Dużo pracy w jak najlepsze wyszkolenie młodych skoczków wkładają instruktorzy Adam Bańcik, Jan Jędruch oraz kierownik wyszkolenia Ludomir Świeczko, który nie ogranicza się do swych obowiązków, ale angażuje się także w pracach pilota wywożącego. Nie bez znaczenia dla całokształtu naszej działalności jest również praca mechanika samolotowego Franciszka Stanko.

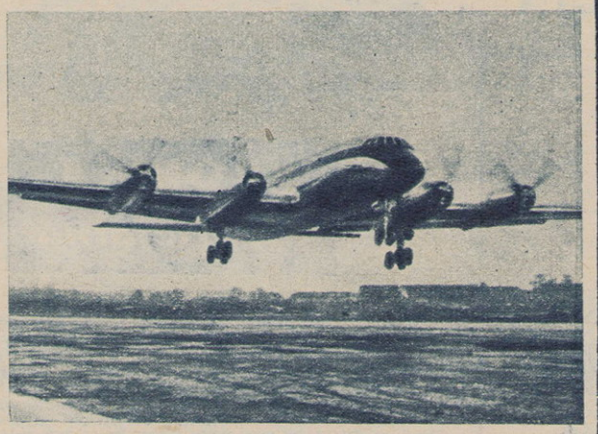
Równolegle ze szkoleniem podstawowym podnoszą swoje kwalifikacje również skoczkowie III klasy. Mimo dobrego startu do nowego sezonu oraz dobrych warunków meteorologicznych zmuszeni byliśmy ostatnio przerwać szkolenie i trening. Powodem tego jest brak worków spadochronowych i spadochronów PD-47.

Aeroklub Podhalański zwraca się tą drogą do ZG LPŻ o jak najszybsze przysłanie worków i spadochronów, co umożliwi nam kontynuowanie dobrze rozpoczętego szkolenia. Drugą naszą bolączką jest nieodpowiednie lotnisko do szkolenia, które od dłuższego czasu nie było konserwowane. Zaledwie jedna trzecia jego część nadaje się do eksploatacji. Dlatego prosimy ZG LPŻ, aby zainteresował się tymi sprawami i pomógł naszemu młodemu aeroklubowi w realizacji powierzonych zadań.

JERZY JEWDOKIMOW
Nowy Targ

POCZTA Skrzydlatej Lotnicza POLSKI





SAMOLOT TURBOŚMIGŁOWY BRISTOL „BRITANNIA"

NASZ stały czytelnik **KAZIMIERZ PAWŁOWSKI Z WARSZAWY** prosi o podanie zdjęcia samolotu „Britannia", który jak się dowiedział z prasy, był demonstrowany Bułganinowi i Chruszczowowi podczas ich pobytu w Anglii.

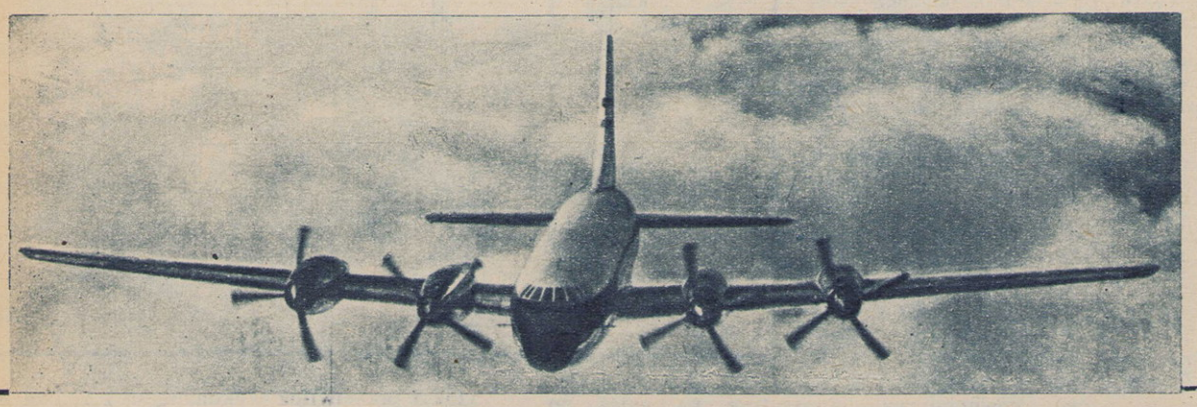
Niżej zamieszczamy ilustrowany opis tego samolotu.

Angielski samolot komunikacyjny dalekiego zasięgu „Britannia" jest budowany w trzech wersjach oznaczonych „100", „250" (87 pasażerów), „300" (101 pasażerów) różniących się długością kadłuba i zespołem napędowym.

Dane techniczne:
wersja: „250" („300")

Rozpiętość	—	43,37 m
Długość	—	34,74 (37,87) m
Ciężar całkowity	—	70 (75) ton
Ciężar użyteczny	—	13,6 ton
Zasięg	—	7 200 (10 000) km
Obciążenie pow.	—	ok. 360 kG/m²
Prędkość max.	—	650 km/h

4 silniki turbośmigłowe Bristol Proteus 755 (4 150 KM).



OBCIĄŻENIE UŻYTECZNE 5 000 kG

Wysokość

J. P. Tobison z załogą (USA) na samolocie B-29 z silnikami Wright, dnia 14.5.1946 r.

13 793 m

Prędkość na 1 000 km

E. M. Grabowski z załogą (USA) na samolocie B-29 z silnikami Wright, dnia 17.5.1946 r.

594,693 km/h

Prędkość na 2 000 km

E. M. Grabowski z załogą (USA) na samolocie B-29 z silnikami Wright, dnia 17.5.1946 r.

588,456 km/h

Prędkość na 5 000 km

R. G. Ruegg z załogą (USA) na samolocie B-29, z silnikami Wright, dnia 21.6.1946 r.

428,123 km/h

OBCIĄŻENIE UŻYTECZNE 10 000 kG

Wysokość

A. Pearson z załogą (USA) na samolocie B-29 z silnikami Wright, dnia 8.5.1946 r.

12 668 m

Prędkość na 1 000 km

J. D. Barlett z załogą (USA) na samolocie B-29 z silnikami Wright, dnia 19.5.1946 r.

575,714 km/h

Prędkość na 2 000 km

J. D. Barlett z załogą (USA) na samolocie B-29 z silnikami Wright, dnia 19.5.1946 r.

574,953 km/h

Prędkość na 5 000 km

R. G. Reugg z załogą (USA) na samolocie B-29 z silnikami Wright, dnia 21.6.1946 r.

428,123 km/h

UNIESIENIE MAKSYMALNEGO OBCIĄŻENIA UŻYTECZNEGO NA WYSOKOŚĆ 2 000 M

H. B. Waren z załogą (USA) na samolocie B-29 z silnikami Wright, dnia 11.5.1946 r.

15 166 kG

DO POLSKICH PRZYJACIÓŁ

Drodzy przyjaciele.

Pozwólcie, że przede wszystkim przekażę Wam wyrazy współczucia z powodu śmierci I Sekretarza Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej towarzysza Bolesława Bieruta, wielkiego przyjaciela narodu czechosłowackiego.

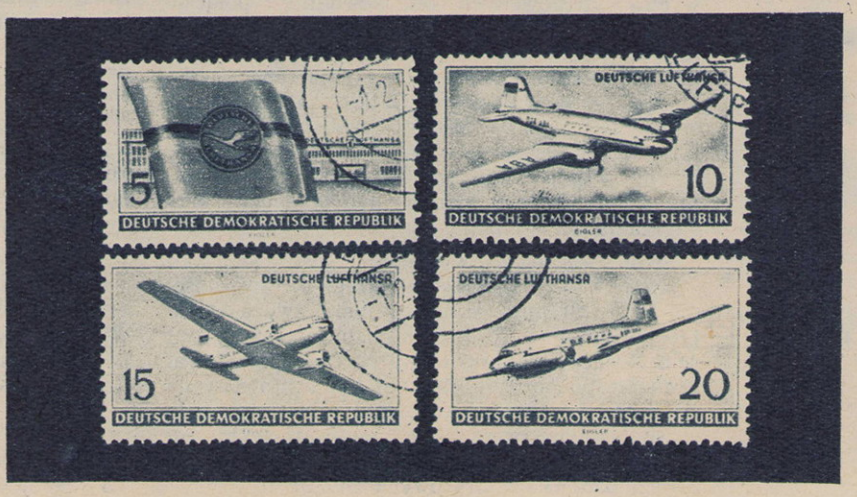
Przyjaciele. Zwracam się do Was z prośbą: chciałbym korespondować z jednym z polskich kolegów (w języku rosyjskim, angielskim, niemieckich lub „czesko-polskim") zajmującym się sportem lotniczym, a szczególnie śmigłowcami. Chciałbym wymieniać z nim „Kridla vlasti" (lub inne czasopisma lotnicze) na „Skrzydlatą Polskę".

Za spełnienie tej prośby dziękuję. Wasz czytelnik

Mirosław Kofroń

Mój adres: **P r a h a 12, Stalinova 101, (CSR).**

PIERWSZE ZNACZKI LOTNICZE W NRD



Zdzisław Pajęcki z Lublina zapytuje czy w NRD wypuszczono nowe znaczki lotnicze i jak one wyglądają:

Pierwsza lotnicza seria znaczków pocztowych Niemieckiej Republiki Demokratycznej, ukazała się dopiero w bieżącym roku, w dniu 31 stycznia.

Obejmuje ona cztery znaczki: 5 fenigów (niebieski - czarny - czerwony - żółty) — flaga z emblematem Lufthansy na tle budynków portu lotniczego oraz 10 fen. (zielony), 15 fen. (niebieski) i 20 fen. (czerwony) — samolot linii lotniczych Lufthansa w locie.

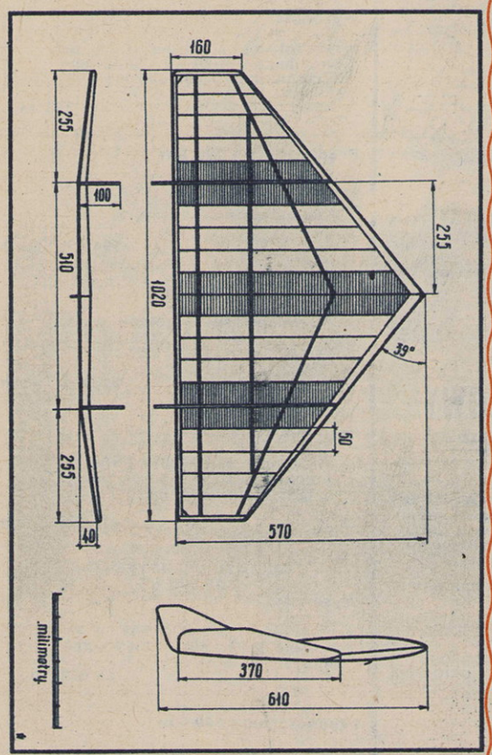
Znaczki zostały wydrukowane wielobarwną techniką offsetową w formacie 43 × 25 mm, wg rysunków Kurta Eiglera z Berlina.

Wydanie tych znaczków zbiegło się w czasie z uruchomieniem pierwszej linii lotniczej „Deutsche Lufthansa" na trasie Berlin—Warszawa (1.2.1956) oraz linii powrotnej (4.2.56). Wszystkie przesyłki pocztowe przewiezione w czasie pierwszych lotów, zaopatrzone zostały w specjalne niemieckie i polskie — datowniki okolicznościowe.

ZBIGNIEW BURKIEWICZ

POLSKIE MODELE LATAJĄCE

MODEL SZYBOWCA O UKŁADZIE DELTA



JEST to model doświadczalny. Chciałem zbadać stateczność tego układu, gdyż jego własności aerodynamiczne i dobra stateczność kierunkowa zapewniłyby dobre wyniki nawet w lotach zboczowych. W modelu tym chciałem uniknąć stosowania znacznych kątów ujemnych na końcach płata, stosowanych w tego rodzaju modelach. Zastosowałem profil „Bambino" — 7 posiadający małą wędrówkę środka parcia. Końce skrzydeł zamocowałem w ten sposób, że w małym zakresie można zmieniać ich kąt zaklinowania.

Próby wykazały jednak, że stateczność podłużna modelu jest słaba i dopiero przy dużych różnicach kątów końca płata względem środka lot jest względnie stateczny.

Skrzydło modelu jest trójdzielne konstrukcji dwudźwigarowej. Dźwigary skrzynkowe.

DANE TECHNICZNE:

Rozpiętość — 1 040 mm, głębokość środka płata — 570 mm, głębokość na końcach — 170 mm. Profil „Bambino" 7.

RYSZARD CZAJKOWSKI

KRONIKA nieoficjalna

KILKA lat temu donosząc o nowej konstrukcji modelu lub silnika, wiadomość taką opatrzonoby niewątpliwie epitetami w rodzaju: pierwszy, najlepszy, niezrównany i rewelacyjny. Dziś nauczyliśmy się bardziej obiektywnie patrzeć nie tylko na nowe konstrukcje — i dlatego, zawiadamiając Czytelników o nowym polskim seryjnym silniku modelarskim PK-1 konstrukcji Stanisława Górskiego, chcemy poświęcić kilka słów rzetelnej informacji.

Wiadomo, jak to u nas było z silnikami np. „Cezasami". Nie pomagały tu głosy krytyki prasowej i wszystkich modelarzy. Aż nagle się wszystko urwało — zupełnie tak samo jak wały korbowe „Cezasów", których pewna warszawska wytwórnia nie chciała produkować lepiej, a placówka handlowa taniej sprzedawać.

Wiadomo, że Wydział Modelarstwa ZG LPŻ nie umiał pomóc wytwórni ani radą fachową, ani inicjatywą w umożliwieniu produkcji lepszych silników. Zbyt mała ufność w poznańskie zakłady, które po roku (czy więcej) doświadczeń nad prototypem silnika W. Niestoja utknęły na martwym punkcie, też sytuacji nie poprawiła.

Wiadomo, jak genialnie rozwiązywano „produkcję" silników w osławionym jeżowskim „Centrum", gdzie zmarnowano zdolności i pracę wielu konstruktorów, zaprzepaszczając Jeżów — co gorsze — wraz z ludźmi tam pracującymi.

Wśród ludzi, którzy opuszczali Jeżów z bezdusznym wymówieniem pracy w kieszeni i głębokim żalem w sercu za zmarnowany czas i zdrowie, był również Stanisław Górski — utalentowany konstruktor silników modelarskich. Mogło się wydawać, że Górski się załamie, ciśnie wszystko w kąt i przestanie myśleć o silnikach. Znalazł jednak poparcie swoich zamiarów konstruktorskich w Aeroklubie Robotniczym w Mielcu, no i historia zaczyna się teraz naprawdę. Pierwsza seria silników Górskiego w liczbie 50 sztuk zostaje niedawno (o ironio losu) zakupiona przez tenże Wydział Modelarski, który parę lat temu udzielił mu tylko błogosławieństwa na dalszą drogę życia. A więc, krótko i węzłowato: mamy nowy silnik! 500 sztuk znajduje się w montażu, a 100 przygotowano do rozprowadzenia. Przy tym zdolności produkcyjne są prawie nieograniczone — co zależy naturalnie od zamawiających. Zainteresowanych prosimy: kierować zamówienia na adres Stanisława Górskiego — Aeroklub Robotniczy w Mielcu. Zdjęcie nadesłane nam przez T. Ratyńskiego orientuje w układzie silnika, a poniższe krótkie dane pozwolą na bliższe zapoznanie się z nim.

Średnica cylindra — 14,5 mm, skok tłoka — 15,0 mm, ciężar —150 G, moc — 0,2 KM, pojemność — 2,47 cm³, obroty 12 000 na minutę. Cena silnika 266 złotych, a jak się dowiadujemy, nie jest ona ostateczna i istnieje możliwość obniżenia jej przy dużych zamówieniach.

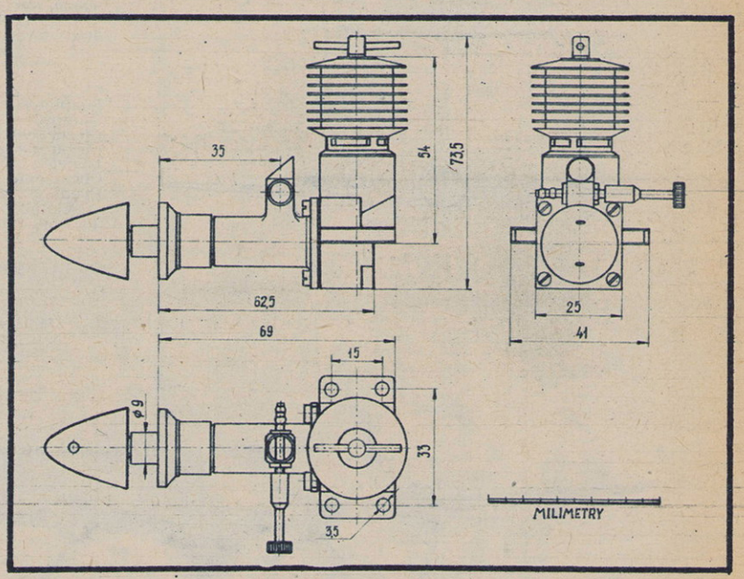
Tadeusz Ratyński również jeden z naszych czołowych konstruktorów silników, jednym słowem autorytet w tych sprawach pisze w liście do redakcji: „posiadając u siebie w pracowni dwa silniki PK-1 przeprowadziłem z nimi szereg prób na hamowni, które korzystnie określają jakość nowej konstrukcji, stawiając ją w rzędzie najlepszych naszych silników o pojemności 2,5 cm³".

Chyba taka opinia wystarczy za najlepszą reklamę i potrzeba tu jedynie dodać jedno słowo — zamawiajcie! Kto miałby ochotę zapoznać się z nowym silnikiem PK-1 może obejrzeć go w każdym wojewódzkim ośrodku modelarskim LPŻ.

OBSERWATOR

SILNIK SGS-6 KONSTR. ST. GRABOWSKIEGO

Silnik SGS-6 został zbudowany przez kol. kol. Zwolińskiego i Grabowskiego z Warszawy z przeznaczeniem dla modeli na uwięzi.



OPIS KONSTRUKCJI

Karter jest odlany w kokili żeliwnej ze stopu AL-9 odznaczającego się dobrymi własnościami wytrzymałościowymi. Z przodu karteru wykonane są cztery nadlewy, w których wywiercono otwory z gwintem M-3 służące do mocowania osłony wału korbowego.

Cylinder wykonany jest ze stali łożyskowej, chromowej, ulepszony cieplnie. Podgrzewanie do temperatury hartowania odbywało się w kąpieli cjanującej dającej równomierną temperaturę na całej powierzchni. Twardość cylindra 68 H_{RC}. Cylinder posiada 4 okna wydechowe o łącznej powierzchni 60 mm² oraz 6 kanałów przelotowych wyfrezowanych od wewnątrz i połączonych u góry kanałem szerokości 2,5 mm biegnącym po obwodzie. Wewnętrzna powierzchnia cylindra jest szlifowana i docierana na docieraku żeliwnym pastą „Z-800" z szybkością około 10 m/min. Muszę zaznaczyć, że stal (Sz CH 15) zastosowana na cylinder oznacza się niskim współczynnikiem rozszerzalności cieplnej i tym samym małym „puchnięciem" przy nagrzaniu się silnika.

Wał korbowy wykonany jest ze stali 12 X N3A i ulepszony cieplnie do twardości 48 H_{RC}. Średnia wału 8,5 mm, otworu sterującego 5,5 mm. Z przodu wału nacięto gwint M-6 służący do umocowania osłony śmigła. Wał korbowy po obróbce cieplnej był szlifowany na szlifierce kłowej. Wykorbienie szlifowane było w specjalnym przyrządzie zapewniającym zachowanie dokładnego skoku. Wał obraca się w dwóch panewkach brązowych (AZ-9).

Tłok i przeciwtłok wykonane są z żeliwa modyfikowanego ZIM 34. Tłok nakręcony jest na duralową wkładkę, w której zamocowany jest sworzeń tłokowy. Rozwiązanie takie ma kilka zalet, a mianowicie pozwala wymienić tylko żeliwną koszulkę tłoka w wypadku zużycia się, poza tym sworzeń tłokowy zabezpieczony jest przed przesunięciem i uszkodzeniem gładzi cylindra.

Korbowód toczony jest z duralu. Otwory pod wykorbienie mają średnicę 5 mm a sworzeń tłokowy średnicę 4 mm. W stopie i główce korbowodu wywiercono otwory smarujące średnicy 1 mm.

Charakterystyka techniczna

Średnia cylindra	—	15,0 mm
Skok tłoka	—	14,0 mm
Pojemność skokowa	—	2,48 cm³
Liczba obrotów/minutę	—	11 000
Śmigło	—	średnica 200 skok 150 mm
Ciężar	—	140 G

Do silnika zastosowano paliwo o składzie: olej silnikowy — 15%, olej transformatorowy — 15%, olej parafinowy — 10%, eter — 60%.

Warto

O TYM POMÓWIĆ

Rozważania na tle pobytu w Chinach

DOC. WŁADYSŁAW PARCZEWSKI

ZDAWAĆ by się mogło, że udając się do ChRL w celu przeszkolenia szybowcowych instruktorów chińskich w zakresie meteorologii lotniczej, wiozłem ze sobą gotowe recepty wielokrotnie wypróbowane w naszych warunkach klimatycznych. Tak było jednak tylko częściowo. Jeśli chodzi o teoretyczną część szkolenia istotnie miałem za sobą kilkuletnie doświadczenie zdobyte w Centralnej Szkole Instruktorów Szybowcowych w Bielsku. (Nawiasem mówiąc, oby ten twór na nowo powrócił do życia, choćby tylko jako teoretyczna część szkolenia instruktorów szybowcowych, bo zawód instruktora szybowcowego to chyba jedyny poważny i odpowiedzialny zawód pozbawiony szkolnictwa zawodowego). Ale wróćmy do rozpoczętego tematu.

Powtarzam — podbudowę do szkolenia teoretycznego miałem, ale szkolenie praktyczne instruktorów szybowcowych — o ironio losu — miałem rozpocząć po raz pierwszy w życiu dopiero z okazji pobytu w Chińskiej Republice Ludowej. Dopiero bowiem w Czan Tia-kou miałem możność po raz pierwszy przebywać w lecie nieprzerwanie ponad dwa miesiące na szybowisku [1]) i przeprowadzić w tym czasie praktyczne szkolenie przyszłych instruktorów w zakresie meteorologii szybowcowej.

Szkolenie odbywało się w dni lotne (dni nielotne przeznaczone były na prowadzenie wykładów teoretycznych) w ten sposób, że obchodziłem wszystkie starty i z każdą kilkunastoosobową grupą omiawiałem szczegółowo istniejący stan pogody ze zwracaniem uwagi na to co oznacza wystąpienie danego zjawiska meteorologicznego (rodzaju chmur, charakteru wiatru, oznak występowania porannych inwersji itp.). Jeśli, na przykład, chmury kłębiaste rozpościerały się wzdłuż warstw inwersyjnych była to okazja do zapytania się o definicje inwersji, o jej rolę w atmosferze, o przyczyny przyhamowywania wznoszącego się powietrza. Było to także okazją do zwrócenia uwagi na to, że często rozrastające się powyżej inwersji części chmur kłębiastych nie mogą już być wykorzystywane przez szybowników, z powodu słabych prądów wstępujących itp. W ogóle całość zjawisk występujących danego dnia omawiano na tle ewentualnego wykorzystania ich dla lotów. Jeśli dany dzień oznaczał się ubóstwem zjawisk, wówczas uczniowie wykonywali pod nadzorem pomiar wiatru lub wilgotności powietrza. Na zakończenie stawiano prognozę do wieczora oraz ogólną na dzień następny, całość na podstawie oznak lokalnych. Po pewnym czasie całość powyższego omówienia wykonywali już uczniowie pod moim jedynie kierunkiem.

Należy stwierdzić, że w drugiej połowie dwumiesięcznego szkolenia uczniowie już zupełnie dobrze określali rodzaje chmur oraz, w mniej zawiłych sytuacjach atmosferycznych, zupełnie poprawnie przewidywali pogodę na najbliższy okres (z dokładnością do około 75%). Dla szkolenia praktycznego szczególnie w zakresie chmuroznawstwa wykorzystywano również początki i zakończenia wykładów teoretycznych, bowiem ciekawe wyglądy nieba nie zawsze występowały „na rozkaz" w dniach i godzinach przeprowadzania startówek, lecz również i w dniach ogólnie nielotnych. System ten wprowadziłem na podstawie doświadczenia zdobytego w CSISz w Bielsku, gdzie nieraz przerywałem nawet i w połowie wykład, by zwrócić uwagę słuchaczom na ten czy inny charakterystyczny wygląd nieba. Toteż „rosłem w dumę" widząc jak w całości CSISzowcy instruktorzy szybowcowi prześcigali mnie nieraz o głowę w przewidywaniu pogody na podstawie oznak lokalnych (długotrwałe przebywanie na szybowiskach, wrodzone talenty oraz podstawy teoretyczne z CSISz robiły swoje).

Jeśli chodzi o przewidywanie pogody to chodziło przede wszystkim o osiągnięcie przez uczniów umiejętności postawienia prognozy odnośnie występowania prądów pionowych. W warunkach jakie istniały w okolicy Czan Tia-kou bardzo dobre wyniki dawało oparcie się o teorię propagowaną już oddawna przeze mnie w prasie lotniczej, która powiada, że prędkość prądów wstępujących jest w przybliżeniu wprost proporcjonalna do wielkości dziennego przyrostu prędkości i porywistości wiatru [2]). Na podstawie tego łatwo uchwytnego prognostyku, słuchacze przewidywali natężenie prądów wstępujących i niejednokrotnie mieli satysfakcję, że w dwóch dniach zdawałoby się zewnętrznie jednakowych pod względem sytuacji meteorologicznej, rozwój prądów pionowych był zupełnie różny, w zależności od tego czy wiatr zrywał się w ciągu dnia i stawał się wyraźnie pulsacyjny czy też nie obserwowano powyższych zjawisk.

Niestety, w kraju nie stworzono podobnych warunków meteorologom lotniczym i trzeba było dopiero doczekać się wyjazdu jednego z nich do ChRL, aby móc wypróbować, jakie rezultaty można osiągnąć w wyniku praktycznego szkolenia w zakresie meteorologii szybowcowej. Dodajmy, że osiągnięto wyniki lepsze od przewidywanych. Może by więc jednak i w Polsce za przykładem ChRL wprowadzić praktyczne szkolenie w zakresie meteorologii szybowcowej.

Podczas pobytu w ChRL miałem również możność po raz pierwszy wykonać analizę (ekspertyzę) przydatności pod względem meteorologicznym terenów przeznaczonych dla szkolenia szybowcowego, o co się nigdy u nas jakoś nie zwracano do meteorologów.

Skoro już się rozpisałem o pobycie w ChRL to chyba warto również wspomnieć o istniejących tam warunkach meteorologicznych, które uzewnętrzniają się w postaci takich czy innych wyglądów nieba. Trzeba stwierdzić, pominąwszy osobliwości lokalne, które występują wszędzie, że wyglądy nieba były zgodne z naszymi i ich rozeznanie nie sprawiało większych trudności. Dla okolicy Czan-Tia kou charakterystyczne było długie utrzymywanie się inwersji porannych w dolinach otoczonych z obu stron górami. Charakterystyczna była również bardzo szybka stabilizacja mas chłodnego powietrza. Po przejściu frontu typu chłodnego już na drugi dzień nie tylko, że nigdy nie padały przelotne deszcze, lecz i zanikały chmury kłębiaste lub występowały już tylko w postaci chmur Cumulus - pięknej pogody (Cumulus humilis). Często taki wygląd nieba występował już i w dniu przechodzenia frontu.

Chciałbym jeszcze wtrącić kilka słów o sporcie w ChRL. Jest on w Chinach, w prawdziwym tego słowa znaczeniu uprawiany masowo. Urządzenia do koszykówki, najbardziej popularnej w Chinach gałęzi sportu, znajdujemy wszędzie, gdzie tylko znajduje się choćby skrawek płaskiej powierzchni. Gdy brak miejsca — jak to się działo na jednej z mijanych górskich stacyjek kolejowych — to słup do kosza ustawiony był na nieco szerszym w jednym miejscu peronie. Gdy o 7-mej rano przejeżdża się przez ulice Pekinu, widzi się na każdym skwerku ćwiczących gimnastykę, w takt muzyki nadawanej w tym celu przez głośniki radiowe. Gdy o tej samej porze obserwuje się Pekin z balkonu hotelowego, ujrzy się jak ożywiają się podwórka mieszkańmi od lat... nie wymawiajmy im wieku, ćwiczących z przejęciem gimnastykę poranną. W biurowych przerwach obiadowych każdy skrawek placu, znajdujący się w pobliżu instytucji urzędowych wykorzystywany jest dla wykonywania ćwiczeń sportowych.

To wszystko co tu powiedziano odnosi się do szerokiego ogółu, a nie do kadry wyczynowej. Jak na tym tle wyglądał sport w ośrodku szybowcowym w Czan Tia-kou nie ma potrzeby się rozwodzić. Warto, doprawdy warto brać przykład i wprowadzić u nas ćwiczenia sportowe wszędzie, na codzień, na każdym szybowisku, o każdym czasie.

Wiele się mówi i pisze o tym, że jesteśmy krajem przodującym w szybownictwie. I słusznie, ale na jak długo starczy tej improwizacji? To rzecz do poważnego zastanowienia się i dogłębnej dyskusji.

Wierzę głęboko, że bolączki tu poruszone przejdą ze sfer projektów do pełnej realizacji. Widzieć by się to chciało od zaraz. Od dziś. Jak bowiem pięknie napisał w „Prawdziwej księdze południowego kwiatu" poeta i filozof chiński Czuang-Tay: „Widzisz jajko i już oczekujesz, żeby ci piało godziny. Na widok łuku marzysz o pieczonych gołąbkach. Niecierpliwe są ludzkie marzenia...". Łuk, który trzymamy w naszych rękach daje nam powód do radości, lecz czas już najwyższy byśmy zaczęli z niego śmiało wypuszczać strzałę za strzałą, które skruszyłyby do reszty nieprzebyty dotąd mur skostnienia i biurokratyzmu.

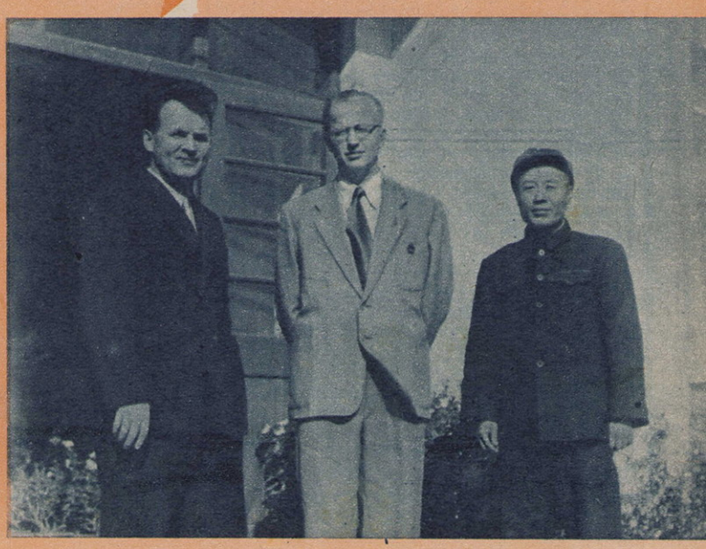
Dubrownik, w marcu 1956 r.

---

[1]) W Polsce, mimo licznych starań, meteorolodzy lotniczy mieli możność przebywania na szybowiskach w okresie występowania termicznych prądów pionowych jedynie w okresie zawodów szybowcowych, to jest w najlepszym razie łącznie przez okres 16 tygodni w ciągu 8 lat (1948—1955 włącznie), średnio po dwa tygodnie w ciągu roku. Pobyt na szybowiskach był przy tym związany z osłoną meteorologiczną zawodów, a nie ze szkoleniem szybowników.

[2]) W polskich warunkach klimatycznych nie miałem możności praktycznego sprawdzenia swej teorii w szerszym zakresie.

Ocenę prędkości wiatru „na oko" sprawdzano za pomocą ręcznego anemometru i sekundomierza. Jeszcze chwila i przyrząd odpowie kto miał rację, toteż wirowanie czaszy anemometru śledzono z pełnym zainteresowaniem.



Na zakończenie pobytu w ChRL doc. Parczewski wygłosił na zaproszenie Centralnego Obserwatorium Meteorologicznego cykl odczytów o metodyce opracowywania prognoz dla potrzeb szybownictwa i związanych z tym zagadnieniach. Na zdjęciu autor artykułu w towarzystwie Dyrektora CMO (z prawej) i radzieckiego doradcy dla spraw prognoz długoterminowych (z lewej).

Dyskusje i polemiki

„WIELKA PRZYGODA" OD FRONTU I OD KULIS

CZYM jest dla autora recenzja jego książki? Przeżyciem? Nagrodą za twórczy wysiłek, czy kubłem zimnej wody? Kłodą pod nogi, czy drogowskazem? A może potrosze wszystkim lub czymś pośrednim, jakąś szczególną kombinacją tych możliwości?

Tak czy owak — recenzja jest czymś, co nie sposób przeczytać tylko raz...

RECENZJA DO RECENZJI

Z trzech dotychczas publikowanych wypowiedzi na temat „Wielkiej Przygody" dwie pierwsze (J.K. w „Żołnierzu Polskim nr 20/55 oraz Andrzeja Drawicza w „Skrzydlate]" nr 47/55) zaakceptowały książkę jednym tchem, bez żadnych zastrzeżeń. Nie trzeba tailć, że taka opinia z początku mile łechce próżność autora (któż jej nie ma, choć odrobinę?). Później jednak przychodzą refleksje, wątpliwości. Czyżby naprawdę było tak dobrze? Czy nie ma błędów i słabizn, których trzeba uniknąć w dalszej pracy? W ogóle — co dalej? Recenzja taka zaciera drogę naprzód, ba — sugeruje drogę wstecz: „pisz, jak pisałeś — będzie dobrze". A autor chciałby pisać dalej...

Odmienny typ reprezentują uwagi do „Wielkiej przygody" pióra Romualda Flacha („Skrzydlatat" nr 4/56). Jest to wypowiedź niezależna. W pierwszym zetknięciu sprawia nawet wrażenie pozytywnej krytyki. Jednak w gruncie rzeczy i ona — przynajmniej w zakresie najważniejszych punktów — ogranicza się do **polemiki**. Polemika to jednak jeszcze nie **krytyka**, a tym bardziej **drogowskaz!**

Wydaje mi się, że pełnowartościowa recenzja książki beletrystycznej nie może pomijać milczeniem **niedociągnięć formy literackiej.** Musi otwarcie piętnować to, co w książce jest nieciekawe, chybione, co recenzent (reprezentujący przecież czytelnika) uważa za uproszczone, co za zbędne i przydługie lub nieefektowne. W dotychczasowych recenzjach „Wielkiej przygody" (odnosi się to także do tzw. „roboczych" recenzji, które poprzedziły wydanie książki i nie były nigdzie publikowane) sprawom tym nie poświęcono większej uwagi, poprzestając na korzystnym zaopiniowaniu pracy. Ani słowa nie poświęcono też biletowi wizytowemu książki — jej tytułowi (czy trafny?), okładce, ilustracjom, wreszcie... ocenie.

Słowem — gdyby zaistniała możliwość ulepszenia tekstu np. w drugim wydaniu, zarówno autor, jak wydawnictwo byłoby pozbawione tej pomocy, jaką daje obiektywny, trzeźwy głos z boku.

PRÓBA AUTORECENZJI

Pierwotny, roboczy tytuł książki brzmiał „Wspomnienia szybownika". Miały to być moje osobiste wspomnienia, a ściślej **„opis kilku szczególnie ciekawych lotów szybowcowych; których na pewno wiele odbyliście w swojej praktyce lotniczej"** — jak proponowało wydawnictwo w liście zamawiającym. Drugie takie pismo w ten sposób precyzowało wymagania:

„...książkę wyobrażamy sobie jako szereg opisów z najciekawszych Waszych lotów, podanych w atrakcyjnej formie... Opis jakiegoś lotu, przygotowanie do niego, pokazanie jak autor wybrnął z trudnych sytuacji w powietrzu... stanowiłoby cenną pomoc w zdobywaniu kwalifikacji lotniczych młodego pokolenia szybowcowego...". Jak widać, wymagania te nie były zbyt wygórowane.

Toteż przystępując do realizacji książki postawiłem sobie zadania daleko większe. Nie będę ich tu przytaczał, gdyż byłoby to powtarzaniem „słowa wstępnego", które częściowo cytowały już niektóre recenzje.

„Wielka przygoda" jest zbiorem dziesięciu opowiadań o różnych moich przygodach szybowcowych, nie posiadających bezpośredniego związku ze sobą, poza ogólną kolejnością chronologiczną opisywanych wydarzeń. Główne motywy opowiadań nie powtarzają się. W całej książce tylko raz opisany jest start z liny gumowej, lot nocny, przelot, lot w chmurze, skok ze spadochronem itp. Czy opowiadania są ciekawe? Z pewnością nie jednakowo. Osobiście zmartwiłem się szczerze, czytając w recenzji J. K., że „opowiadanie „Żar zwycięża noc" stanowi najpiękniejsze karty książki". Rozdział ten uważam raczej za słaby. Czyż więc pozostałe były jeszcze gorsze?

„Wspomnienia szybownika" nie są i nigdy nie miały być historią ani podręcznikiem szybownictwa. Mimo to sporo w nich dygresji i odsyłaczy, nieraz więcej mających wspólnego z tymi sprawami, niż osobistymi wspomnieniami autora, dla których stanowią jedynie tło. W opowiadaniu pt. „W bezmiechowskiej akademii" tego rodzaju dygresje stanowią prawie 2/3 objętości co jest już bardzo poważnym obciążeniem utworu beletrystycznego. Dalsze rozszerzenie materiału informacyjnego — w myśl sugestii R. Flacha — mogłoby zaszkodzić „lekkostrawności" tej lektury, z punktu widzenia czytelnika postronnego, którego chcemy zdobyć książką popularną. Należy też tu dodać, że objętość „Wielkiej przygody" przewidziana pierwotnie na 5 arkuszy wydawniczych, w toku pisania i tak rozrosła się w dwójnasób. Aż dziw, że przystało na to wydawnictwo!

Tak zwana szata graficzna jest chyba — nawet jak na skromne wydawnictwo **lotnicze (!)** — zbyt skromna. Za mało rysunków, a jeszcze nie wszystkie uważane być mogą za „rodzynki" w tekście (zwłaszcza rysunki na str. 31, 147 i 161). Rysunek na stronie 31 z niewiadomych przyczyn obcięto od góry w ten sposób, że widać tylko część czaszy spadochronu, który jest głównym motywem ilustracji. Efekt tak okrojonego rysunku (który w oryginale był dość ładny) — minimalny.

Niewątpliwie bardziej ambitną od wyglądu zewnętrznego jest cena „Wielkiej przygody". Niestety — ambicja raczej szkodliwa. Małe zestawienie: dwutomowy „Pamiętnik Feliksa Sztama" (wyd. „Nasza Księgarnia") kosztuje w całości 4,80 zł, podczas gdy trzykrotnie mniejsza „Wielka przygoda" — 7,15 zł. Rozmyślnie użyłem takiego zestawienia, gdyż obie książki są przeznaczone przede wszystkim dla młodocianych sportowców. I jak tu popularyzować szybownictwo, gdy się przegrywa walkowerem... już przy kasie?!

NIE „ZNURKOWAŁEM"

O czystości języka „Wielkiej przygody" zdania są na ogół pochlebne. Jedna z recenzji nazywa błędami językowymi dwa słowa: „stoper" i „halniak", proponując zastąpienie ich przez „sekundomierz" i „halny". Zbyt bliską jest mi nasza gwara szybowcowa, bym mógł podzielić ten pogląd. Gwarę — dopóki nie staje ona w jaskrawej kolizji z językiem — należy raczej ochraniać niż tępić. My, szybownicy, mamy swój halniak, chmury halniakowe, zjawiska halniakowe, fale halniakowe itp. i wcale nie chcemy z nich zrezygnować. Wolimy też stoper od przydługiego i... również niezbyt polskiego sekundomierza (choć oczywiście potępiamy takie potworki językowe jak np. „spidobarograf") Nie lubimy natomiast zwyczajnych chwastów językowych, których niestety nie brak w „Wielkiej przygodzie", choć recenzenci jakoś ich nie dostrzegli. Oto kilka przykładów takich „kwiatków":

„Był to dopiero przedsmak tego, co oczekiwało w dalszym wznoszeniu" — str. 47.

„Zwinąłem też naprędce czaszę a pomagającej mi w tym kobiecie cały ten kłąb jedwabiu umieściłem w fartuchu" — str. 53, „bezładny stan drewna i szczątków sklejki" — str. 53, „będzie widownią **międzynarodowego zawodu szybowców"** — str. 69, **„znurkowałem"** — str. 96 i 123 (brzmi to prawie tak samo, jak osławione „ziądowałem"!!!),

Skąd wzięły się w książce te (i inne) „okazy", nie podnoszące chyba jej wartości? Brzmi to może paradoksalnie, niestety — wszystkie one bez wyjątku **zrodziły się w trakcie tzw. obróbki językowej**, jakiej poddano pierwotny tekst „Wielkiej przygody"! Wprowadzono je po prostu przemoca, nie respektując nawet korekty autorskiej, która usiłowała tępić chwasty. Tak samo siłą wyrugowano ze szpalt książki słówko **szybkość**, które w pierwotnym tekście występowało — jak w potocznej mowie lotnisk i szybowisk (także szos, wód, torów, zjazdów itd) — na równi z prędkością, gwoli urozmaicenia języka. Po „czystce" stało się unikatem. Stylista prześcignął tutaj najzawziętszych przeciwników szybkości z terenu techniki, gdyż nawet oni pozostawiają jej pełne prawo obywatelstwa w beletrystyce. Przysługa raczej niedźwiedzia...

O SPRAWIE NIEPOJĘTEJ

Słusznie pisze R. Flach, że Tadeuszowi Puchajdzie, ofiarnemu działaczowi szybowcowemu z pierwszych lat powojennych stała się krzywda. Po pierwsze — wzmiankowano go tylko raz i tylko mimochodem. Tu winę ponosi autor i tylko autor. Ale zamaskowanie jego osoby szyfrem „harcerz P. z Bielska" to już nie sprawka autora — to znów przejaw innego rodzaju „obróbki".

Pisząc „Wielką przygodę" oparłem się wyłącznie na faktach i prawdziwych ludziach. Wszystkie postacie pozytywne postanowiłem oznaczać w książce ich prawdziwymi nazwiskami. Jakież było moje zdumienie, gdy po otrzymaniu odbitki szczotkowej tekstu stwierdziłem, że nazwiska padły ofiarą osobliwej „cenzury". Nazwiska szybowników zagranicznych (Maurer, Schachenmann, Kamil Hassan i inne) pozostały nietknięte, natomiast prawie wszystkie nazwiska polskie zastąpiono... inicjałami, bądź po prostu opuszczone. Powstało w ten sposób prawie pół setki szyfrów, jak: inż. N., Adam Dz., prof. H, redaktor P., stolarz W., inżynier W., — itd itd.

Trzeba było aż trzech pism, jednego telegramu i wreszcie przyjazdu z Bielska do Warszawy (na koszt wydawnictwa), aby przywrócić nazwiskom ich pełne brzmienie. Wszystkim — z wyjątkiem „harcerza P. z Bielska", którego w tej akcji chyba po prostu przeoczono.

DO WYDAWNICTWA MON

Drodzy towarzysze z Wydawnictwa MON! „Wielka Przygoda" — to dla Was jeszcze jedna książka, dla mnie to dzieje mojej pasji życiowej. Łączy nas zażyłość wspólnej pracy. Wiem, że mieliście ze mną nieraz sporo kłopotu — choćby z powodu przedłużenia terminu lub przekroczenia objętości. Z wdzięcznością wspominam Wasze stanowisko w tych sprawach.

Ale są i sprawy, które wspominam nie bez żalu. Niestaranna oprawa literacka i szata zewnętrzna książki. Nie trafiony tytuł, przeforsowany przez Was (z uporem większym od mojego). Traktowanie autora po trosze jak nudnego klijenta (np. w sprawie projektu okładki, o którego obejrzenie musiałem szturmować Was przez szereg miesięcy)...

Są to sprawy bolesne i — mówiąc oględnie — mało pożyteczne. Czy naprawdę nie można było ich uniknąć? Czy unikniemy ich w przyszłości

ADAM ZIENTEK

SKRZYDLACI ARCHEOLODZY

KILKAKROTNIE już pisaliśmy w ubiegłych latach o badaniach archeologicznych prowadzonych przy użyciu lotnictwa. Ponieważ okazuje się, że temat ten bynajmniej nie wyczerpał się poinformujemy krótko — na prośbę grupy Czytelników z Bydgoszczy — o ostatnich osiągnięciach w tej dziedzinie.

Jak wiadomo pierwsze próby użycia samolotu względnie latawca z kamerą współpracy z archeologami miały miejsce jeszcze przed pierwszą wojną światową w dolinie Nilu, a następnie w Syrii w latach 1917—18. Wyniki były mierne, odkrycia raczej przypadkowe. Dopiero ekspedycja archeologów radzieckich, pracująca od r. 1937 na niezmiernie ciekawym terenie, jednego z najpotężniejszych państw średniowiecznej Azji Środkowej — Chorezmu, użyła do badań lotnictwo, nie tylko na szeroką skalę, ale i ze szczegółowo przemyślanym planem. Jak w swoim czasie pisaliśmy, wyniki badań „skrzydlatych archeologów okazały się po prostu rewelacyjne i w głównej mierze przyczyniły się do wielkiego sukcesu naukowców radzieckich, którymi kierował prof. Tołstow.

Metoda badań archeologiczno-lotniczych prof. Tołstowa została z powodzeniem zastosowana także poza granicami Związku Radzieckiego i przyniosła w kilku wypadkach bardzo ciekawe rezultaty. Zamieszczone zdjęcie — nie reprodukowane jeszcze w prasie polskiej — przedstawiają wyniki współpracy lotników z archeologami na terenie Anglii.

W Peru, w latach 1952/53 lotnicy znacznie ułatwili pracę archeologom przez dostarczenie im licznych fotografii z powietrza. Zaoszczędziło to wysiłek naukowców, którzy poszukiwali śladów kultury materialnej dawnego państwa Inków, podbitego przez Hiszpanów w XVI wieku. Współpraca rozwinęła się tak pomyślnie, że wkrótce archeolodzy jedynie z fotografii lotniczej potrafili określić — na podstawie zarysu budowli — okres w którym powstał dany zabytek i organizowali wyprawy naziemne jedynie do obiektów, które ich specjalnie interesowały.

O ile na ogromnych pustynnych, względnie górzystych terenach w Peru poszukiwania lotnicze wydawały się zupełnie uzasadnione — to nikt zapewne nie przypuszczał, że dadzą one także dobre wyniki na obszarach tak dokładnie poznanych i gęsto zaludnionych jak Anglia i Szkocja. Okazało się jednak, że obiekty które w ciągu wieków uległy wielkiemu zniszczeniu, o konturach na powierzchni ziemi trudno dostrzegalnych, można jednak rozpoznać po niewielkiej zmianie zabarwienia terenu — co uwidacznia się jedynie w widoku z góry. W ten sposób odnaleziono kilka dawnych fortów i obozów wojskowych, z czasów kiedy Wyspy Brytyjskie były kolonią rzymską.

Bardzo ciekawe było odkrycie przed kilku laty konstrukcji zbudowanych ręką ludzką na zachodnim wybrzeżu Anglii (obecnie pod wodą). Zasługa lotnictwa polega głównie na tym, że zdjęcia zostały wykonane bezpośrednio po silnym sztormie, który na krótko odsłonił tajemnicze zabytki sprzed wieków. Są to bądź fundamenty zatopionych w XV i XVI wieku części miasta, bądź rzymskie kopalnie gliny lub nawet resztki przedhistorycznych warzelni soli — które pod wpływem zmian tektonicznych skorupy ziemskiej stały się z biegiem lat dnem morskim.

J. KĘDZ.

Nasze recenzje filmowe

CZASEM JEDNAK 2 x 2 = 5

FILM o tematyce lotniczej daje szerokie możliwości efektownego opracowania reżyserskiego i plastycznego. Próbkę takiej właśnie umiejętności przyniósł nam barwny film produkcji węgierskiej pt. „2 × 2 = 5". Przede wszystkim jednak wartość filmu stanowi bijąca z ekranu szczera wiara w człowieka, przepełniająca ponadto cały obraz niewymuszonym uśmiechem i piosenką. I nie jest to tylko wiara w twórcze wartości jednostki, lecz także w kolektyw ludzi związanych z lotnictwem.

Jeżeli młody rekordzista szybowcowy i jednocześnie student politechniki, Andras Kerekes, nie widzi nic wokół siebie, jest to przede wszystkim wynikiem jego wielkiego entuzjazmu do latania. Nic więc dziwnego, że nie przygotowuje się on do egzaminu z matematyki, którego nie zalicza mu również młoda asystentka dr Toth. I oto oboje zwracają na siebie uwagę. Jednak już wkrótce dowiadujemy się z rozczarowaniem, że asystentka jest bardzo przywiązana do swojej dziedziny nauki i trudno jej zrozumieć, że poza suchymi cyframi istnieje jeszcze uczucie.

Tak właśnie bywa w życiu, że zamiłowania dwojga ludzi idą w różnych kierunkach. Dzięki jednak wielu okolicznościom zbliżają ich czasem ku sobie, tak jak pokazano u Kerekesa i Toth, poprzez sceny pełne humoru, w których radość niekiedy graniczy z niebezpieczeństwem. Gdy asystentka ogląda maskotkę pozostawioną przez Kerekesa, a potem otrzyma do sprawdzenia rysunki nowego szybowca, nie wie jeszcze, że na pokazach lotniczych spotka się ze studentem, którego „ścięła" na egzaminie. Na lotnisku bowiem nieoczekiwanie wygrywa bilet uprawniający ją do przelotu pasażerskiego. W czasie lotu mężczyzna pilotujący szybowiec zdejmuje hełm i okulary, a zdumiona asystentka poznaje w nim Kerekesa. W wyniku kłótni chce ona opuścić szybowiec, co doprowadza do przymusowego lądowania na wierzchołkach drzew.

Młodej asystentce jednak coraz bardziej podoba się śmiały i odważny w czynach Andras Kerekes. Pragnąc zbliżyć się do niego rozpoczyna szkolenie szybowcowe. I oto nadchodzi dzień, w którym zmieniają się role. Kerekes bowiem występuje w charakterze egzaminującego i uznaje asystentkę za nienadającą się do latania. W międzyczasie dr Toth sprawdza rysunki nowego typu szybowca „Wilga". O tym, że autorem rysunków jest Kerekes, dowiaduje się od niego samego wówczas, gdy mówi mu, iż konstruktor wspomnianego szybowca popełnił poważny błąd w obliczeniach. Wtedy następuje sprzeczka, a Kerekes oświadcza, że jest zupełnie pewien wszystkich danych w zaprojektowanym przez siebie szybowcu. Nie czeka też na wynik prób wytrzymałościowych prowadzonych przez asystentkę, lecz startuje na ukończonej „Wildze". W czasie wykonywania pętli jedno ze skrzydeł nie wytrzymuje przeciążenia. Kerekes ulega katastrofie, po której zniechęca się do latania. Z pomocą przychodzi mu asystentka, która poprawia błędy w obliczeniach, przywraca wiarę w jego własne siły oraz w dużej mierze przyczynia się do ustalenia nowego rekordu w przelocie ponad Tatrami.

Oczywiście, że zadowoleni jesteśmy z wielu zabawnych scen, wybuchając niekiedy gromkim śmiechem. Bo w filmie scen takich nie brak. I chociaż jego fabuła graniczy z komedią, to jednak trudno dosłownie tak twierdzić. Niewątpliwie należy się zgodzić, że film daje żywy i naturalny, a może nawet czasem zbyt radosny obraz życia. Ale i w tym przypadku trafnie podkreśla on szerokie możliwości rozwoju młodzieży jakie daje jej ludowa ojczyzna, trafnie akcentuje rozwój zamiłowań i mocno podkreśla łączność teorii z praktyką.

Aczkolwiek film ukazuje, niektóre przemiany jakie winny się dokonać i zachodzą między ludźmi, jednak miejscami przedstawiono w sposób groteskowy to wszystko, co miało stanowić rzetelny stosunek do ludzi, do życia i do pracy. Dlatego też jeżeli reżyser nie ustrzegł się błędów, to niewątpliwie szukać ich należy w scenariuszu. Ale trudno również nie stwierdzić, że reżyser Gyorgi Revesz w wielu przypadkach pokazał życie młodzieży węgierskiej w sposób przekonywający. Treść filmu jest nieskomplikowana, miejscami dowcipna i już choćby ze względu na swoją tematykę szeroko popularyzująca sport lotniczy. Dlatego też pewnie, mimo wielu atrakcyjnych momentów, widz nie zawsze dostrzega tego wszystkiego co razi sztucznością postaci i niepotrzebną banalnością. Natomiast dla znających lotnictwo — film posiada szereg nieścisłości i uproszczeń.

Również i muzyka stanowi poważny element współdziałający w tworzeniu atmosfery, tej właśnie atmosfery, którą jest także pieśń masowa, żywa i oryginalna. Ponadto dobra gra aktorów, ciekawe i artystyczne zdjęcia — których, nawiasem mówiąc, wartość jest pomniejszona w dużej mierze przez słabo wykonane kopie — w sumie składają się na zajmującą i pożyteczną całość.

Film jest pożyteczny, ponieważ został nakręcony po to właśnie, aby pokazać społeczeństwu, a przede wszystkim młodzieży piękno latania. Ocena filmu wypada raczej na jego korzyść, a niektóre sceny zawierają dużo wymowy i głęboką treść. Nic więc dziwnego, że widz opuszczając salę kinowa jest nie tylko zadowolony, że oglądał miły, przeplatany piosenką obraz tchnący młodością, ale jest również ucieszony tym, że chociaż coś nie coś podpatrzył z nieznanego mu dotąd życia pilotów, że z bliska zaprzyjaźnił się z lotnictwem. Bo tylko film może w sposób bezpośredni i niezwykle przekonywający trafić do świadomości tysięcy ludzi i wywołać u nich żądane refleksje. Ale oczywiście tylko wówczas, jeżeli będzie dobrze zrobiony. I wtedy jeden film może w zupełności zastąpić miliony ulotek i plakatów, tysiące niecikawych odczytów i pogadanek w celu popularyzacji lotnictwa.

Stąd też wypada zaapelować do władz LPŻ, aby pomyślały o filmie jako niezwykle cennym środku propagandowym, tak słabo jeszcze przez nas wykorzystywanym. Jasne, że stać nas na wyprodukowanie o wiele lepszego filmu od „2 × 2 = 5", ale w pierwszym okresie nie silmy się na coś superdoskonałego. Zróbmy początek. I jeżeli wyprodukujemy film podobny do węgierskiego, możemy taki fakt uznać za duży sukces.

TADEUSZ MALINOWSKI

Andras Kerekes i dr Anna Toth w jednej ze scen filmu 2 × 2 = 5.

AEROKLUB POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ
(Członek FAI)
WARSZAWA 40, UL. DŁUGA 52 (ARSENAŁ)

BIULETYN

Nr 230 — 1956

ZATWIERDZENIE WYCZYNÓW KRAJOWYCH

Komisja Sportowa Aeroklubu PRL zatwierdziła następujące wyczyny jako spełnienie warunków do Srebrnej Odznaki Szybowcowej:

1/983 **Jan Husakowski**

długotrwałość:	7.6.55	na szybowcu „Mucha"	5 h 19 min.
przewyższenie:	17.6.55	na szybowcu „Mucha"	1150 m
przelot:	19.9.55	na szybowcu „Mucha"	55 km

KOMISARZE SPORTOWI

Na wniosek zainteresowanych aeroklubów Komisja Sportowa APRL zatwierdziła dodatkowo następujących Komisarzy Sportowych:

Aeroklub Bydgoski

Bogdan Nyik, Tadeusz Cużytak, Władysław Szajkowski, Sławomir Hadaczek, Kazimierz Wróblewski, Klemens Kohls, Józef Saganowski, Eugeniusz Borgula, Ryszard Palicki, Witold Lewandowski, Kornel Kempiński, Jan Rudnicki.

Aeroklub Podkarpacki (Krosno)

Komisarze: Kazimierz Rzepowski, Felicjan Kawala, Bronisław Burakiewicz, Stefan Chmura, Zbigniew Chodorowski.

Pomocnicy Komisarzy: Jerzy Nowak, Mieczysław Wolak, Jan Samek.

SEKRETARZ AEROKLUBU PRL
(—) TADEUSZ REJNIAK

HUMOR LOTNICZY

Kłopoty materiałowe awiatorów. Rys. Celarek

Bez podpisu

Humor węgierski

TELEGRAM

W związku z nadesłaną korespondencją przez jednego z byłych instruktorów lotnictwa sportowego redaktor Tadeusz Malinowski prosi go o podanie dokładnego adresu w celu zajęcia się sprawą poruszoną w otrzymanym liście.

„SKRZYDLATA POLSKA" — ORGAN AEROKLUBU PRL
WYDAWCA: P. P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny Jerzy R. Konieczny.

Kolegium redakcyjne: Paweł Elsztein, Tadeusz Malinowski, inż. Janusz Wojciechowski, Jerzy Zarębski (sekretarz redakcji).

Opracowanie graficzne Stanisław Kopf.

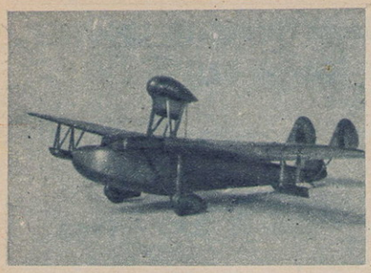
Adres redakcji: Warszawa 40, ul. Długa 52, telefon 6-61-01.

Cena pojedynczego numeru 0,70 zł. Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2,80 zł; kwartalnie — 8,40 zł; półrocznie — 16,80 zł; rocznie — 33,60 zł. Zamówienia i przedpłaty na prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie Urzędy Pocztowe oraz listonosze. Prenumerata „Skrzydlatej" na zagranicę wynosi: kwartalnie — 10,92 zł, półrocznie 21,84 zł, rocznie — 43,68 zł. Wpłaty należy dokonywać na konto PKO I-6-100024 — Warszawa, Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Aleje Jerozolimskie 119. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych Redakcja nie zwraca.

Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.

Druk. Zakł. Graf. Dom Słowa Polskiego. Zam. 2449 B-7-24755

NUMER PODPISANO DO DRUKU 30 KWIETNIA 1956 R.



Model tunelowy prototypu amfibii Nikol A-2.

AMFIBIA NIKOL-A2

W bieżącym odcinku zamieszczamy ilustrowany opis nieznanej dotychczas polskiej amfibii szkolno-turystycznej A-2, opracowany na podstawie materiałów udostępnionych nam przez jej konstruktora mgr inż. Jerzego Nikola. Mgr inż. Jerzy Nikol, absolwent Politechniki Warszawskiej (1929 r.) był (i jest nadal) entuzjastą wodnosamolotów, poświęcając temu zagadnieniu wiele badań i kosztów, które w efekcie doprowadziły do realizacji amfibii A-2.

Próby prototypu przeprowadzone w Pucku w 1939 r. wykazały doskonałe własności lotne i hydrodynamiczne amfibii, w której konstruktor zastosował cały szereg nowych na owe czasy w Polsce rozwiązań. Należy podkreślić, że obecnie mamy wiadomości zaledwie o dwóch zrealizowanych amfibiach polskiej konstrukcji (nieżyjącego już inż. Zygmunta Puławskiego i inż. Jerzego Nikola). Konstruktor A-2 przewiduje, że amfibia z silnikiem o większej mocy nawet dzisiaj mogłaby spełniać swoje zadania nie ustępując podobnym samolotom zagranicznym.

Redakcja

*

PRACE projektowe nad amfibią A-2 zostały rozpoczęte w maju 1929 r. W 1934 model przeszedł próby tunelowe w Instytucie Aerodynamicznym w Warszawie. Projekt i obliczenia amfibii zostały ostatecznie zatwierdzone w 1935 r. przez Instytut Badań Technicznych Lotnictwa. Budowa prototypu A-2 podjęta została w Morskim Dywizjonie Lotniczym Polskiej Marynarki Wojennej w Pucku w 1936 r. Budowę amfibii ukończono wiosną 1939 r. Od marca do końca sierpnia tego roku przeprowadzano próby prototypu w locie.

Amfibia A-2 została zniszczona podczas działań wojennych, natomiast dokumentacja techniczna ocalała i znajduje się w posiadaniu konstruktora.

Amfibia A-2 była po raz pierwszy demonstrowana na wystawie X-lecia Wojska Polskiego w Muzeum WP w Warszawie w 1954—1955 r., gdzie pokazano jedną fotografię i dokument prób.

OPIS TECHNICZNY

Przeznaczenie: Dwumiejscowa amfibia szkolno-turystyczna A-2 miała poprzedzać prototyp amfibii czteromiejscowej A-4, dwusilnikowej, przeznaczonej dla szkolenia morskiego personelu lotniczego oraz dla komunikacji pasażerskiej.

Konstrukcja: Płat wolnonośny, dwudźwigarowy o konstrukcji całkowicie drewnianej. Pokrycie skrzydeł do tylnego dźwigara sklejkowe, dalej — płótno. W przedniej części płata umieszczone zostały liczne przegrody wodoszczelne, których wyporność zapewniała utrzymywanie się samolotu na wodzie w wypadku poważnego uszkodzenia łodzi. Płat był połączony z łodzią za pomocą 4 okuć i sworzni. Na końcach skrzydeł znajdowały się uchwyty dla lin holowniczych. Lotki różnicowe, pokryte płótnem. Statecznik poziomy przestawiany w locie był wsparty zastrzałami. Konstrukcja całkowicie drewniana dwudźwigarowa. Pokrycie statecznika sklejką, sterów — płótnem. Statecznik zawierał kilka przegród wodoszczelnych.

Statecznik pionowy, podwójny, przestawiany podczas postoju, wsparty zastrzałami. Dodatkowa pionowa płaszczyzna ustateczniająca była utworzona przez odpowiednie ukształtowanie tylnej części kadłuba. Statecznik pokryty sklejką, stery — płótnem.

Kadłub łodziowy o konstrukcji drewnianej i pokryciu sklejkowym był podzielony na kilka przegród wodoszczelnych. W przedniej części znajdowało się pomieszczenie dla liny i kotwicy, dalej kabina załogi z dwoma miejscami obok siebie osłonięta limuzynką oraz podręczny bagażnik.

Część przednia osłony kabiny — stała. Pozostałe części otwierane i składane wzdłuż osi podłużnej kadłuba, z możliwością awaryjnego odrzucenia. Na dziobie łodzi był umieszczony zaczep dla umocowania lin. W części środkowej kadłuba (za śmigłem) znajdował się hermetycznie zamykany właz do bagażnika głównego, głównego zbiornika paliwa, pompy i innych instalacji. Dolna część łodzi — z jednym stopniem (redanem) umieszczonym za środkiem ciężkości samolotu. Pływaki konstrukcji drewnianej z przegrodami wodoszczelnymi.

Napęd: Silnik chłodzony powietrzem Gipsy-Major, był umieszczony nad płatem (w układzie pchającym). Starannie opracowana osłona zapewniała właściwe chłodzenie silnika we wszystkich warunkach użytkowania samolotu, w szczególności podczas długotrwałego manewrowania na wodzie. Silnik był zabudowany na stojaku z rur stalowych i duralowych (wewnątrz których umieszczono przewody paliwowe, itp.). Nad silnikiem znajdował się zbiornik oleju. W środkowej części płata był umieszczony zbiornik paliwa (ok. 25 kG) wystarczający na godzinę lotu. Główny zbiornik paliwa (ok. 150 kG) znajdował się w kadłubie. Kabina załogi była oddzielona od zbiorników przegrodą przeciwogniową. Silnik był uruchamiany przez rozrusznik ręczny (korbowy) dostępny od strony pilota. Śmigło drewniane, trójłopatowe.

Wyposażenie: Kabina była wypasażona w dwuster (drążek sterowy, orczyk) oraz pedały hamulcowe dla kół podwozia. Tablica przyrządów zawierała: busolę, wariometr, prędkościomierz, wysokościomierz, obrotomierz, wskaźniki ciśnienia i ilości paliwa, wskaźniki ciśnienia i temperatury oleju, wskaźnik położenia statecznika poziomego, wskaźnik świetlny położenia podwozia. Poza tym samolot był wyposażony w pompę osuszającą, kotwicę z liną, linę holowniczą oraz gaśnicę.

Podwozie: Podwozie składało się z dwóch kół 185 × 505 mm z hamulcami. Czas podniesienia podwozia — 30 sek. Napęd — ręczny za pomocą korby umieszczonej pomiędzy fotelami załogi, łatwo dostępnej dla prawej ręki pilota. Opuszczanie podwozia następowało pod działaniem własnego ciężaru.

DANE TECHNICZNE:

Wymiary:

Rozpiętość	—	12,6 m
Długość	—	7,7 m
Wysokość	—	3,1 m
Wznios		2°

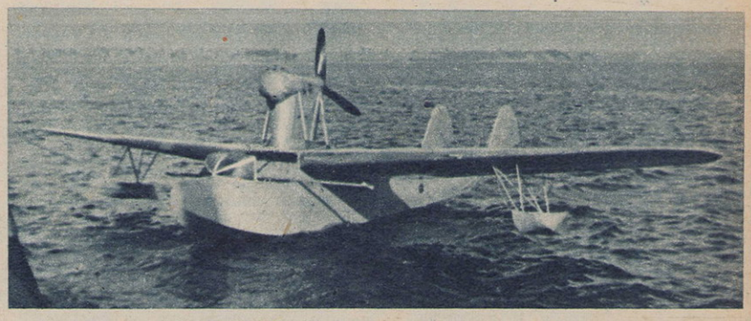
Ciężary:

Ciężar własny	—	630 kG
Ciężar całkowity	—	950 kG

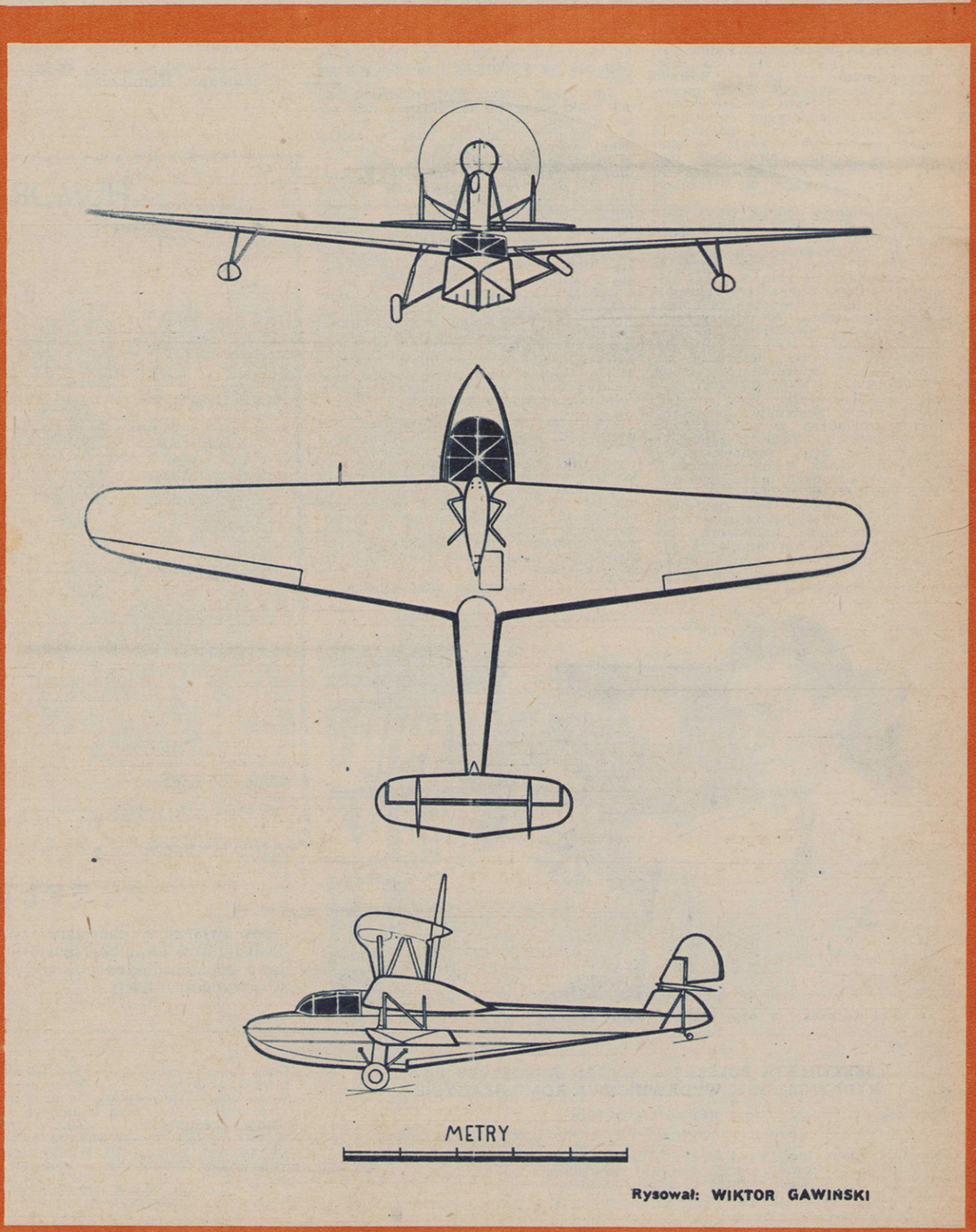
Osiągi:
(silnik: 120 ÷ 160 KM)

Prędkość max.	—	180 km/h
Prędkość min.	—	80 km/h
Zasięg	—	600 km

Konstruktor mgr inż. Jerzy Nikol prosi wszystkie osoby, które brały udział w realizacji amfibii A-2, bądź też przyczyniły się do jej powstania o skomunikowanie się z nim (za pośrednictwem „Skrzydlatej").



Amfibia Nikol A-2 na starcie w Pucku w 1939 roku.



Rysował: WIKTOR GAWIŃSKI